

٥



قناة السويس

تأليف
هبو ج. شونفيلد
تعريب
أحمد خاكى

لجنة التأليف والترجمة والنشر

سلسلة الفكر الحديث

قناة السويس

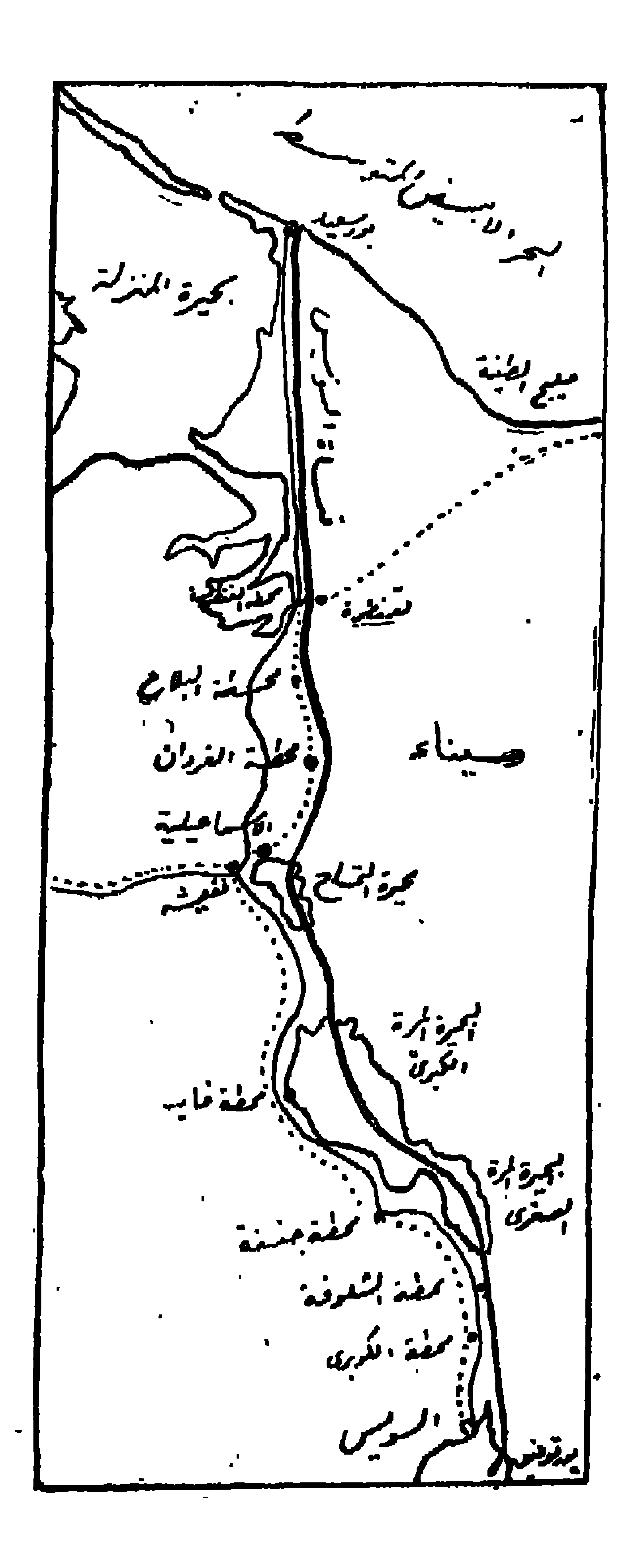
تأليف

هيو ج. شونفيلد

تعريب

أحمد خاكى

العدد الخامس الثمن ١٦



البحر الابيض المتوسط
بورسعيد
بحيرة المنزلة
خليج الطينة
محطة القنطرة
القنطرة
محطة البلاح
محطة الفردان
سيناء
الاسماعيلية
بحيرة التمساح
النفيشة
البحيرة المرة الكبرى
محطة فايد
البحيرة المرة الصغرى
محطة جنيفة
محطة الشلوفة
محطة الكبري
السويس
بورتوفيق

مقدمة المعرب

هذا كتاب عن قناة السويس كتبه هـ . ج . شونفيلد فى الفترة التى سبقت الحرب العالمية الثانية ، وهى الفترة التى امتلأت بالجدل حول قناة السويس . فقد كان لإيطاليا أطماع فى هذه القناة ، وكانت إيطاليا قد حسبت أنها كسبت إمبراطورية بأسرها حينما استولت على الحبشة ؛ لذلك كانت ترمى إلى أن تشترك فى إدارة القناة ، وكانت تطالب بامتيازات فى المعاملة ، وكانت صحافتها تكثر من الدعاية لهذه المطالب . فهذا الكتاب فى الأصل ردٌّ على الدعاية الإيطالية ، التى نشطت كما قلنا قبل هذه الحرب .

على أنه إذا كان صاحب الكتاب قد حاول أن يرد به على الدعاية الإيطالية القائمة يومذاك ، فإنه قد اضطر إلى تبيان وجهة النظر المصرية ، بوصف أن مصر مالكة القناة وصاحبة الحق الأول فيها . وقد رأيت أن أترجم الكتاب ليكون مادة للتفكير لأبناء هذا الجيل وأبناء الأجيال القادمة . فأنا مؤمن بأن قناة السويس ، وما اتصل بها من حوادث ، موضوع ينقصه عندنا الدعاية الحرة الرشيدة . وكان يجب أن تكتب فى هذا الموضوع المؤلفات العربية العديدة ، وكان يجب أن تنشر وجهة النظر المصرية فى كل ظرف من الظروف ، ولكن لم ينشر قبل هذا الكتاب مؤلف واحد باللغة العربية فى موضوع حيوى مثل هذا .

وقد أوجز المؤلف فى وصف علاقة مصر بقناة السويس إيجازاً شديداً ، فرأيت أن أزيد الكتاب فصولا أبسط فيها العلاقة الأولى بين مصر وبين

مشروع القناة ، وأوضّح فيها ما تكلفته مصر في تنفيذ هذا المشروع من جهد ومال . وفي رأينا أن هذه تكملة للموضوع كان ينبغي أن تزاد في كتاب عن قناة السويس ينشر لأول مرة باللغة العربية . والباب الثاني من الكتاب هو هذه التكملة التي رأيت أن أزيدها ، وكذلك الفصل السادس من الباب الثالث فهو بعض هذه التكملة .

***

على أنني ما فرغت من تأليف هذا الباب الثاني حتى رأيت أن هناك نقطاً شتى تستدعي البحث . فالعلاقة بين دي لسبس وبين عرابي ، والمكاتبات التي تبودلت بينهما في صيف سنة ١٨٨٢ ، ومشروع امتداد أجل امتياز قناة السويس الذي رفضته الجمعية العمومية سنة ١٩١٠ ، ومناقشة الاتفاق بين الحكومة المصرية وبين الشركة في سنة ١٩٣٧ ، ومركز قناة السويس في الحرب العالمية الثانية ، ومستقبلها ، كل هذه موضوعات جديرة بالبحث لولا أن المجال مجال ترجمة لا تأليف . لذلك رأيت الاكتفاء بما أوجزه المؤلف . ولعلنا نستطيع أن نتحدث عن كل ذلك في فرصة أخرى .

وكشفت القنبلة الذرية وشغلت أخبارها الناس وهذا الكتاب معد للطبع . ولسنا ندري أنحن مقبلون على عصر جديد من عصور القوة الطبيعية ولسنا ندري أثر ذلك في وسائل الانتقال وفي فكرتنا عن حروب المستقبل . لكن الذي ينبغي أن نتحقق منه هو أن للطاقة الذرية مستقبلا هائلا وأن هذا لا بد أن يؤثر في كل أساليب الحركة والانتقال والحرب . ولا بد أن تتأثر قناة السويس بكل ذلك .

***

وبعد فقد تُرجم هذا الكتاب فى پور سعيد وروجع فى پور سعيد ؛ ولا يستطيع أن يدرك المصرى معنى قناة السويس إلا إذا عاش ردحاً من الزمن فى منطقة القناة نفسها . فهنا قطعة من أرض الوطن يكاد يصدق فيها قول الشاعر :

ولكنّ الفتى العربىّ فيها غريب الوجه واليد واللسان

وخليق بمصر أن تمهد لاستلام قناة السويس فى اليوم الثامن عشر من شهر نوفبر سنة ١٩٦٨ ، وخليق بها أن تحتاط للأمر من جميع نواحيه ، وخليق بها فى هذه الفترة الباقية على انتهاء أجل الامتياز أن تأخذ فى تمصير المنطقة قبل أن تمصر الشركة نفسها .

وإنى لأشكر للجنة التأليف والترجمة والنشر أن أتاحت لى نشر هذا الكتاب فى سلسلة الفكر الحديث . والله أسأل أن يسدد خطانا جميعاً لما فيه خير الإنسانية وخير الوطن ؟

پور سعيد فى ٢٣ أغسطس ١٩٤٥ أحمد خاكى

فهـــرس

الباب الأول

تاريخ قناة السويس من العصور القديمة إلى هدنة ١٩١٨

الباب الثانى

مصر وقناة السويس (تأليف)

صحيفة

الباب الثالث

تاريخ قناة السويس من سنة ١٩١٨ إلى سنة ١٩٣٨

الباب الرابع

إدارة قناة السويس وتجارة العالم

حقائق وأرقام

صحيفة

الباب الخامس

وثائق

الباب الاول

تاريخ قنــاة السويس

من العصور القديمة إلى هدنة سنة ١٩١٨

(١)

كان وصل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر بطريق مائى من أقدم المشروعات التى فكّر فيها الإنسان المتحضر . فقد عُرفت مزايا هذا المشروع فى القرن العشرين قبل الميلاد ، كما عُرفت مزاياه - بصورة أكبر — فى القرن العشرين بعد الميلاد . فلو أن تاجراً مصرياً فى عهد فرعون مصر سيزوستريس استطاع أن يتصل بأخيه الحديث فى عهد الملك فاروق لوجدا أنهما على اتفاق فى أن هذا الطريق هام جداً ، وفى أنه يمتاز بالسرعة والأمن والاقتصاد كطريق من طرق النقل .

ومصر من الوجهة الجغرافية ملتقى طبيعى للشرق والغرب . وكان لا بد لتجارة الأمم أن تمر بها حينما كُشفت طرق التجارة بين القارات . فكانت تباع فى مدائنها الزاهرة بضائع الشرق الأقصى وفارس وبابل وبلاد العرب والصومال والسودان واليونان والرومان ؛ كما كانت أسواقها تزخر بمتاجر الساحل الجنوبى لفرنسا والساحل الشمالى لإفريقيا ، ثم بمتاجر أخرى من إسبانيا وجزائر البحر الأبيض المتوسط . وكانت الدولة التى تسيطر على مصر هى التى تسيطر على سوق العالم ؛ لذلك كانت تتنافس عليها الإمبراطوريات المختلفة فتطمع

فى أن تضم هذه الأرض المباركة إلى رقعتها ، وكانت تحاول كل واحدة من الإمبراطوريات أن تغزوها كيما تحقق أحلامها فى السيطرة على العالم ؛ فقد كانت مصر دائماً ذات مركز خاص من حيث موقعها الحربى والتجارى .

وكان إلى الشرق من مصر عنق ضيق من الأرض يصل إفريقيا بآسيا ، ذلك هو برزخ السويس ؛ وكان يمتد فيه لسان من البحر الأحمر يتجه إلى ناحية البحر الأبيض المتوسط وهو ما نسميه اليوم خليج السويس . وقد وقف هذا اللسان الآن عند حد ، لكنه كان فى الماضى يزداد امتداداً فى السنة بعد السنة إلى ناحية البحر الأبيض المتوسط . ثم كان إلى ناحية الغرب ، غير بعيد من هذا البرزخ ، نهر عظيم هو نهر النيل ؛ وكان يجرى فى خط يكاد يوازى شاطئ البحر الأحمر . وقد وصل نهر النيل فعلا إلى البحر الأبيض فى سبع قنوات أو ثمان هى التى كانت تكوّن دلتا النيل فى تاريخها القديم . وكان الفرع البليوزى وهو أحد هذه الفروع الثمانية يجرى على حافة البرزخ ، فكان لا بد للعقول الراجحة فى العالم المتمدن منذ أربعة آلاف سنة أن تحاول الاستفادة من هذه الظروف ، وأن تصطنع مصباً آخر للنيل فى البحر الأحمر ، فيصل الفرع البليوزى بين البحر الأحمر وبين البحر الأبيض المتوسط .

ولكن فكرة وصل البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط لم تكن هى الأولى بل لقد سبقتها فكرة أخرى إلى الوجود هى فكرة وصل نهر النيل بالبحر الأحمر ؛ فلم يكن الناس قبل نمو الإمبراطوريتين الإغريقية والرومانية يقدّرون أن مثل الطريق الأول ضرورة حيوية لأنهم لم يفكروا فى انتقال السفن بين البحر الأحمر والبحار الغربية ؛ بل بدأ المصريون الأولون يحفرون قنوات تصل بين البحر الأحمر وبين المدن الداخلية على نهر النيل .

فقد كانت هناك تجارة رائجة منذ فجر المدنية المصرية بين مصر وبين بلاد البُنت (أى بلاد الصومال) ؛ وكانت مصر نفسها غنية بالذهب والعاج والتوابل التى كانت تُحمل من شاطئ إفريقيا الشرق ؛ ثم كانت هناك تجارة رائجة أيضاً بين مصر وبين البلاد التى تقع على حدود فارس .

ولم تنحدر إلينا تفاصيل عن بناء القناة الأولى التى أنشأها المصريون الملاحة بين نهر النيل وبين شاطئ البحر الأحمر ، فقد ضاعت كل هذه التفاصيل فى طيات التاريخ القديم . والذى سلم لنا من هذه الأخبار هو أن سيزوستريس أحد ملوك الأسرة الثانية عشرة كان أول من بدأ هذا العمل . وانقضت بعد ذلك ألف سنة كانت أخبار هذه القناة تختفى ثم تبرز فى فترات خاصة ، وكانت معروفة باسم « قناة الفراعنة » . وقد كانت تخرج من فرع النيل البليوزى عند موضع فى شمال مدينة بوبسطه ، وتجرى فى وادى الطميلات — أو أرض غوشن — إلى الشرق ، ثم تنحدر بعد ذلك إلى الجنوب حتى تصل البحر الأحمر فى البحيرات المرة عند ثغر القلزم .

على أن الأحداث السياسية التى تقلبت على مصر سبّبت إهمال هذه القناة ، فلم يأت القرن السابع قبل الميلاد حتى كانت قد طُمرت . وفكر فرعون مصر المشهور نخاو فى سنة ٦١٢ أن يحفرها من جديد ، واستخدم فى حفرها ١٢٠٫٠٠٠ من الرقيق المسخرين ؛ لكنه لم يتمّ هذا العمل ، لأن عرافاً حذّره بأنه — بفتحه هذه القناة — إنما كان يمهّد الطريق للغزاة البرابرة . ولعلّ هذا العراف كان يعنى بذلك هؤلاء الفرس الذين غزوا مصر بعد ذلك بأقل من قرن تحت إمرة قمبيز . وقد أعاد قناة الفراعنة ووسّعها حاكم فارسى فى مصر اسمه دارا هستاسپس فى سنة ٥٢١ ق . م . وسجل

دارا عملاً هيأ في أثر كشف حديثاً نستطيع أن نلمح في لغته صلف الحاكم المطلق فهو يقول :

« إنني فارسي ، وقد غزوت مصر بقوة فارس ، وقد أمرت أن تحفر هذه القناة من نهر پيراڤا (أى نهر النيل) الذى يجرى فى مصر إلى البحر الذى يخرج من فارس (أى البحر الأحمر) وقد حفرت هذه القنـاة بعد ذلك طبقاً لما أمرت به » .

على أن دارا لم يلبث أن دمّر آخر مرحلة من مراحل القناة لسبب لم يُعرف بعد . ولم يُحفر هذا الجزء الذى دمره إلا فى عهد خلفه « إكسرسيز » ويذكر هيرودتس أن هذه القناة كانت من الاتساع بحيث كان يستطيع أن يسير فيها قاربان جنباً إلى جنب .

وعُدّلت « قناة الفراعنة » وتحولت إلى طريق آخر فى حكم ملكين من ملوك البطالمة هما فيلادلفوس (سـنة ٢٨٦ ق . م) ويورچيتس (سنة ٢٤٦ ق . م .) . فـكان حدها الأقصى موضعاً عند أرسينو بالقرب من السويس الحديثة . وأقيم هنالك هويس ذو بوابتين يقى الأرض طغيان مياه البحر الأحمر . وكان بطلميوس فيلادلفوس قد فـكر فى أن تشق قناة مستقيمة تخترق البرزخ نفسه وتصل البحرين بأقصر طريق ؛ لـكنه تخلى عن هذا المشروع ظنا منه أن سطح البحر الأحمر أكثر ارتفاعا من سطح البحر الأبيض المتوسط ، بحيث يُخشى على البلاد أن يطغى عليهـا البحر لو أن مشروع القناة نُفّذ . وبقيت هـذه العقيدة الخاطئة قائمة حتى مبدأ القرن التاسع عشر . ويقال إن الذين أوحوا إلى بطلميوس بهـذا المشروع إنما هم الإغريق الذين أدركوا ماوراء هذا العمل العظيم من منافع

جمة تعود على التجارة بين الشرق وبين الغرب . وكانت ميناء بلوزيم على ساحل البحر الأبيض المتوسط فى طريق البرزخ مزدهرة تنافس الاسكندرية . ولولا هذا الخطأ فى حساب الفرق بين سطح البحرين لحفرت قناة السويس كما نعرفها اليوم منذ ألفى سنة .

وفى خلال الاحتلال الرومانى لمصر تحولت « قناة الفراعنة » إلى « نهر تراچان » . ففى سنة ٩٨ من التقويم الميلادى طهّر الإمبراطور تراچان القناة القديمة بعد أن تقلبت عليها كثير من العصور والأحداث . وقد وصل تراچان هذه القناة بمجرى النيل نفسه عند بابليون (بالقرب من القاهرة) وبذلك أمدها بالماء الغزير ؛ وأصبحت القناة بعد ذلك على شكل قوس ، وظلت تمخرها السفن حتى القرن الثالث الميلادى . فما جاء عهد قسطنطين حتى كانت القناة قد أصبحت نسيا منسيا .

وحينما فتح العرب مصر فى القرن السابع الميلادى أقبلت القناة بين النيل وبين البحر الأحمر على آخر مرحلة من مراحل تاريخها . فقد كتب عمرو ابن العاص والى مصر إلى الخليفة عمر يستأذنه فتح هذا الطريق . وفى شتاء سنة ٦٤١ — ٦٤٢ افتتحت القناة مرة أخرى وظلت إلى نهاية القرن الثامن الميلادى مفتوحة تمخرها السفن باسم « قناة أمير المؤمنين » . ثم إنها رُدمت فى سنة ٧٧٦ بأمر الخليفة أبى جعفر المنصور ثانى الخلفاء العباسيين إذ حاول بذلك أن يحصر الثوار الذين تألبوا عليه فى مكة والمدينة . وفى زمن عمرو أيضا فكر العرب فى شق ترعة من بحيرة التمساح الواقعة فى منتصف البرزخ إلى البحر الأبيض ، لكن هذا المشروع لم يُبدأ به لأنهم أدركوا أن مثل هذه القناة لن ينتفع بها إلا تجار الدول المسيحية .

ومنذ ذلك الوقت بدأ الطريق التجارى بين الشرق وبين الغرب عن طريق مصر ينحط من سنة لأخرى . وقد تهيأ طريق آخر فى الشمال من أوربا بين ممالك الغرب وبين الهند وبين الصين . نشأ هـذا الطريق الشمالى على أثر الرحلات التى قام بها ماركوپولو وآخرون ، وظل يتقدم خلال القرنين الثالث عشر والرابع عشر حتى نمت قوة تركيا المعتدية فحرمت تجار هذا الطريق تجارتهم الرائجة ، ووضعت حدا لما كان يتمتع به تجار البندقية وجنوة من التفوق التجارى . فقد كان أكثر مايعتمد عليـه هؤلاء هى المتاجر التى يستوردونها من الشرق .

وحينما قامت قوة تركيا حائلا دون تجارة أوربا فى الشرق أحس الأوربيون أنهم فى حاجة إلى طريق آخر ينفذون منه إلى الشرق . وبينما كان كريستوفر كولمبس يبحث عن هذا الطريق من ناحية الغرب كان ملاح آخر ذائع الصيت يبحر إلى الجنوب بمحاذاة الساحل الغربى لإفريقيا ، وقد أفلح فى أن يدور حول رأس الرجاء الصالح . وبلغ ڤاسكو ده جاما فى رحلته هذه سواحل الهند فى ٢٠ من مايو سنة ١٤٩٨ . وبعد أن لبث هناك ستة أشهر رجع من نفس الطريق إلى حيث كان قد بدأ رحلته فى مدينة لشبونة . وحمل معه هذه الرسالة من الزامورين فى ملابار إلى ملك البرتغال : —

« إن ڤاسكو ده جاما — ذلك النبيل من رجال بلاطك — قد زار مملـكتى وسررت بلقياه . وفى مملـكتى قرفة وقرنفل وزنجبيل وفلفل وأحجار كريمة . ولست أطلب من مملـكتك إلا الذهب والفضة والمرجان والقرمز » .

وكذلك افتُتح هذا الطريق الطويل الذى أحدث انقلابا فى التجارة

مع الهند والشرق الأقصى . وقد ظل أربعمائة عام بعد ذلك وهو طريق معبّد سهل . وأتاح لكل واحدة من ممالك المحيط الأطلسي كالبرتغال وهولندة وفرنسا وانجلترا أن تحتكر تجارة الشرق احتكارا يكاد يكون تاما .

(٢)

أحس أهل البندقية الخسارة الفادحة التى أصابت تجارتهم الواسعة . ففكرت حكومتهم فى أن تقترح على سلطان مصر أن يشق قناة السويس . فكّر فى ذلك أعضاء « مجلس العشرة » وتناقشوا فى هذا الاقتراح مناقشة حادة فى سنة ١٥٠٤ ، على أن هذه الفكرة لم تخرج إلى حيز العمل فلا نسمع شيئاً عنها حتى غاية القرن السادس عشر . وعندما نسمع شيئاً عن هذا المشروع فى آخر القرن السادس عشر نرى أنه لايتقدم من دولة أوربية بل يتقدم من أحد ولاة مصر الأتراك . فقد اقترح أحدهم على السلطان فى القسطنطينية أن يعيد فتح « قناة النيل — البحر الأحمر » ، وأن يصلها بالبحر الأبيض . وذكر فى اقتراحه أن ذلك سوف يسهّل النقل عَبْر برزخ السويس ، وسوف يكون طريقا مائيا بين البحرين ، فيعود بفوائد جمة على الأسطول التركى . ووصلت تفاصيل هذا المشروع فى حينها إلى هنرى الثالث ملك فرنسا ، أرسلها اليه سفيره ساڤارى دى لا نكوزم وكتب السفير يقول :

« لقد زادهم هذا المشروع العظيم خيلاء على خيلائهم ، وأثار عندهم الطمع والنهم حتى ليعتقدون أن خزائن الهند وجواهرها قد أصبحت فى متناول أيديهم » .

على أن السلطان — برغم أنه كان كَلِفاً بالمشروع وبرغم أنه بذل له

كثيراً من التفكير — أحجم عنه فى النهاية بسبب ماجبهه من الصعاب وما توقعه من تكاليف باهظة .

وكانت فرنسا من بين الدول الأوربية صاحبة المركز الأسمى فى شرق البحر الأبيض المتوسط ، وكان لابد أن تهتم اهتماماً خاصاً بالطريق التجارى القديم بين الشرق وبين الغرب عن طريق مصر : كان لابد لها أن تهتم بذلك أكثر مما يهتم له أية دولة أوربية أخرى لأسباب جغرافية تتصل بموقعها . لقد كان لإنجلترة وهولندة أن تقنعا بطريق رأس الرجاء ، فهوطريق بحارى ملائم للتجارة بينهما وبين الشرق الأقصى . لكن فرنسا كانت تقدر شاطئها الجنوبى ، وكانت تقدر حاجات مينائها العظيم مارسيليا . لذلك ظلت تنقل متاجرها مع الشرق الأقصى عن طريق مصر ، على الرغم من أنها كانت تخسر كثيراً فى ميدان المنافسة التجارية مع البلاد الأخرى . ففى الوقت الذى كانت إنجلترة تنقل فيه المتاجر عن طريق رأس الرجاء كانت فرنسا تنقل متاجرها عن طريق السويس . وفى الوقت الذى كانت ترخص متاجر إنجلترة لسهولة الطريق الأول كانت ترتفع أثمان البضائع الفرنسية لصعوبة الطريق الآخر ؛ فكانت المنافسة بينهما تكاد تكون مستحيلة .

كانت تُنقل البضائع الفرنسية من الهند إلى السويس ثم تُحمل على ظهور الإبل من السويس إلى القاهرة ، ثم تُنقل فى قناة إلى الإسكندرية ، حيث تُنقل مرة أخرى إلى سفن تسير إلى أوربا . وقد تقدم كاتب مجهول الاسم إلى ريشليو بحل يوفر كل هذه الصعاب . فقد اقترح « أن تُحفر قناة من السويس إلى القاهرة : قناة مثل تلك التى حُفرت فى أيام المصريين القدماء ولعلها كانت قد حفرت فى أيام سليمان » . ويدافع الكاتب عن

اقتراحه هذا فيقول : « بهذه الطريقة سوف يجمع الأتراك الثروة لبلادهم ، وسوف تستعيد البندقية مركزها وتصبح مرسيليا قوية ، وتحيا التجارة القديمة بيننا وبين بلاد الحبشة . وسوف يضعف الإسبان فى البحر الأبيض ويقوى سائر الأمراء » .

لكن مثل هذا المشروع كان بعيداً إذ كانت تحول دونه عقبات سياسية غير العقبات العملية التى كانت هنالك . وقد حاول الفيلسوف الألمانى ليبنتز أن يتغلب على هذه العقبات السياسية فاقترح فى مذكرة له أن تستولى فرنسا على مصر وأن تضمن بذلك لنفسها تجارة الشرق . وقد توجه برسالة تقطر عاطفة وحماسة إلى لويس الرابع عشر بوصفه «أعظم ملوك المسيحية» . يحضه على غزو مصر من أجل هذا المشروع ؛ لكن وزير خارجية لويس تدخل فى الأمر وذكر من حوله أن أيامهم تلك لم تكن أيام القديس لويس فى الحروب الصليبية ، وأن الحروب الدينية كانت قد انقضت أيامها . وعلى الرغم من كل ذلك فقد اتخذت فرنسا خطوة إلى الأمام حينما ألف كلبير « شركة الشرق » وهى التى حصلت على امتياز من السلطان يمنح تجارها احتكار النقل وحق الملاحة فى البحر الأحمر . وقد كان ذلك محرما قبل ذلك على السفن المسيحية لحرمة الأماكن المقدسة . وكل ذلك كان من بين الأسباب التى دعت إلى التخفيف من مكوس النقل ونفقات الشحن تخفيفاً عظيما .

وظلت كتب أخرى تؤلف عن قناة السويس خلال القرن السابع عشر . وكان أكبر هذه الكتب وأبرزها كتاباً ألفه جاك ساقارى اسمه « التاجر الكامل » . وقد اتخذ ساقارى وجهة وطنية ، وكان رجلا من رجال الأعمال

يعلم حق العلم أى الفوائد سوف تعود على تجارة بلاده إذا هى سيطرت على الطريق المصرى وُعنيت بتنظيمه . لقد كان يؤمن كل الإيمان أنه يمكن منافســة طريق رأس الرجاء إذا توافر الوقت وقل الخطر عن طريق مصر . وقد رأى أنه ممكن توفير الوقت والإقلال من الخطر إذا فُتحت قناة تبدأ من السويس وتجرى فى البرزخ مباشرة حتى تصب فى البحر الأبيض المتوسط عند مكان ما حول دمياط . وكان ساڤارى على علم بما واجهه البطالمة وغيرهم من الصعاب حين درسوا هذا المشروع ؛ وكان يحسب أن سطح البحر الأحمر أعلى من سطح البحر الأبيض ؛ بل لقد كان يظن أن فى البحر الأحمر مدا وجزرا يزيد هــذه الصعوبة . لـكنه على الرغم من ذلك كان يؤمن إيماناً قويا بأن « الملك المعظم » وهو لويس ، كفيل بأن يتغلب على كل تلك العقبات فى سبيل التجارة الفرنسية .

ومنذ أن كتب ساڤارى كتابه هــذا أصبح مشروع القناة من بين مايهتم به التجار والمهندسون ، ولم يعد الاهتمام به مقصوراً على فئة السياسيين .

وزادت تجارة الهند فى القرن الثامن عشر حتى لقد شاع بين الأوربيين أنها قد أصبحت مصدراً من مصادر الثروة التى تبلغ حــد الخرافة والوهم . وعلى الرغم من الحروب والانقلابات السياسية التى لفتت أذهان الحـكومات الأوروبية فإن شركات الهند المختلفة وبخاصــة شركتى إنجلترة وفرنسا قد وسّعت من نشاطها ، وتنافست فيما بينها تجارياً وسياسياً إلى حد أنه أصبح من المستحيل أن يُفرّق بين السلطة التجارية والسلطة السياسية . وانتقل الـكفاح بين إنجلترة وبين فرنسا إلى الساحــة الأسيوية حينما فقدت فرنسا كندا وحينما فقدت انجلترة مستعمراتها الأمريكية . حقــًا لقد تخلت فرنسا

عن أطماعها فى امبراطورية الهند بعد حرب السنين السبع ، وبعد أن حاز كَلَيْف ماحازه من النصر ، لكن ضخامة التجارة فى الشرق الأقصى ونقل البضائع فى مسافات تمتد إلى آلاف الفراسخ حتَّم على فرنسا أن تستمر فى نضالها . ولم تكن فى ذلك تناضل من أجل الاستيلاء على الأرض ، وإنما كانت تناضل لتسيطر على طريق تجارى أرخص نفقة وأكثر أمنا وأقصر وقتا .

كان كل انتصار فى أوربا مهما بلغ من ضخامة المظهر انتصاراً عقيما لا خير فيه إن لم يحمل فى أطوائه استغلال الثروة فى الشرق .

وعلى هذا الأساس قررت إنجلترة أن تكون سيدة البحار حتى يظل طريق رأس الرجاء حرا يجوبه تجارها . وعلى هذا الأساس أيضاً قررت فرنسا أن تجدّد الطريق القديم الذى كان يمر بمصر حتى تفسد على الإنجليز تجارتهم المارة برأس الرجاء .

ويظهر أن تجاراً من الإنجليز قد أدركوا ما كانت تدبره فرنسا قبل أن تدركه الحكومة الإنجليزية نفسها ، وقبل أن تضعه موضع الاعتبار . وكذلك أخذ الفرنسيون من جانبهم يرمقون بحذر كلّ الجهود التى كانت تقوم بها «شركة الهند الشرقية» و «شركة الشرق» لكى تصيبا امتيازات فى مصر ، مهما ظهر على هذه الامتيازات من مظاهر البراءة . وكانوا يرقبون خاصة جهود الشركتين فى استعمال ميناء السويس استعمالا لا يسمح به القانون القائم .

لكن فرنسا نفسها كانت بطيئة فى اتخاذ أى موقف رسمى تصل به إلى أغراضها ، على الرغم من أن عمالها وتجارها فى مصر كانوا يلحون عليها

إلحاحاً لاينقطع مطالبين إياها أن تستولى على مصر . وكان من هؤلاء ميور قنصل فرنسا العام فى مصر حيث يقول :

« إن القرب من الهند ، والنشاط الذى سيحدث نتيجة لسير المواصلات بين بلادنا وبين الشرق عن طريق البحر الأحمر ، ثم التسهيلات التى سيلقاها التجار عند ما ينقلون متاجرهم من السويس إلى النيل عن طريق قناة تحتاج إلى حفرها من جديد فى بعض أجزائها فقط .. كل ذلك سوف يقلل الزمن والنفقات إلى حد كبير ، ثم يكون سبباً فى إنقاذ كثير من البحارة الذين يلقون حتفهم فى الرحلات الطويلة حول رأس الرجاء الصالح، ثم سوف يضمن تفوق المتاجر التى تنقل فى الطريق القديم » وعلى الرغم من هذه الرسائل ومن كثير مثلها ، فإن فرنسا لم تفكر ساعتئذ فى ضم مصر إليها . فقد قنعت حكومتها بأن تعقد معاهدات مع البكوات المماليك لكى تضمن لنفسها ما تحتاج إليه من التسهيلات فى نقل متاجرها عن طريق مصر . وكان اتجاهها السياسى فى عقد هذه المعاهدات ظاهراً ظهوراً تاما لرجال من الإنجليز مثل چورچ بولدون أحد أعضاء « شركة الشرق البريطانية » فهو الذى كتب يحذر إنجلترة إذ يقول :

« إذا استولت فرنسا على مصر فسوف تملك بين يديها المفتاح الأول والأخير لكل محطات التجارة فى العالم أجمع . وكلما تقدم بها الزمن تعلمت فنون الملاحة والتجارة ، واستطاعت أن تجعل من مصر مركزاً لإمبراطورية عالمية ، بل لعلها تستطيع أن تجعل من مصر مركزاً يقذف الهلع فى العالم الشرقى ؛ فسوف يكون نقل جنودها إلى مصر ميسراً سهلا ، وسوف تدهم أعداءها بقواتها العديدة فى أى وقت شاءت ، وسوف تكون ممتلكات إنجلترة فى الهند تحت رحمة فرنسا » .

ولم تستجب الحكومة البريطانية لهذا التحذير إلا بأن أعادت قنصليتها في مصر ، وبأن ضمنت للتجار الإنجليز أن يشاركوا الفرنسيين حقوق المرور التي استطاعوا انتزاعها من مراد بك . ولكن لم تقدر الحكومة الإنجليزية مطلقا أن هذا النشاط الذي أبدته فرنسا كان يهدد مواصلاتها بالهند ؛ فقد كانت تحسب أن سيطرتها على رأس الرجاء كفيلة بأن تقاوم بها كل أنواع التحدى .

وعبثا حاول كولونل چيمس كابر من موظفي شركة الهند الشرقية أن يحذر إنجلترة في كتاب طبعه في بسنة ١٧٨٥ . فقد أشار إلى أنه من الحمق أن تعتمد إنجلترة على طريق ربما حل محله طريق آخر ؛ فقد تدهورت الدول القديمة وفقدت ما كان لها من تفوق بنفس هذه الطريقة . وهو يقول شرحاً لذلك :

« لم يفقد البنادقة تجارة الهند لعنف حربي قضى عليهم ، ولا لدهاء استُخدم ليحرمهم إياها . بل لقد ماتت تجارتهم من نفسها لأن البرتغال وأمما أوربية أخرى اتخذت طريق رأس الرجاء الصالح ، وطافت حوله فقصرت الرحلات وزادت أمنا . وبذلك استطاعت تلك الدول أن تبيع بضائع الهند بأثمان أبخس من أثمان البنادقة . فرحلات البنادقة عن طريق البحر الأحمر كانت إلى ذلك العصر متعبة غير مأمونة ؛ كما كانت باهظة النفقات . فينبغي علينا إذاً أن نبحث الأخطار التي قد تحيق بنا إذا فُضّل هذا الطريق القديم على طريق رأس الرجاء . فهل تحسب أن الأمم الأوربية الأخرى جاهلة ، أو هي واهنة ساذجة بحيث لن تفكر في كشف هذا الطريق القديم والانتفاع به ؟ وإذا قُدّر لبضائع الهند أن تنتقل إلى هذا الطريق بحيث

تباع فى أسواق أوربا بأثمان أرخص من أثماننا ، فعبثاً سنحاول نحن عند ذلك أن نعترض المصالح العامة فى أوربا وآسيا . ولا بد حينذاك من أن تتحول تجارة الهند فى بضع سنين إلى الطريق الأسهل والأربح . فإذا بقى واحد لايدرك ذلك الخطر فإنما هو شخص يجهل الكثير عن طبيعة البشر ، ولا يعرف إلا القليل من مبادئ السياسة والتجارة » .

وهؤلاء الذين أرادوا أن يعيدوا طريق مصر — البحر الأحمر ، أدركوا أنه لا يمكن أن يُفضّل هذا الطريق على طريق الرأس ما دامت تركيا تسيطر عليه ، وتضع عقبات كأداء فى سبيل التجارة الأوربية ، وما دام نظام النقل من البحر الأحمر إلى البحر الأبيض المتوسط معقداً يقتضى كثيراً من الجهد والمال .

لكنه كان من الواضح أن قوة تركيا فى مصر قد أصبحت واهنة ، وكان من الواضح أنها كانت فى سبيلها إلى الاضمحلال سنة بعد سنة ؛ فإذا كان قد فكر أحد فى حفر قناة السويس إما مباشرة بحيث تخترق البرزخ ، وإما بإعادة القناة القديمة بين النيل وبين البحر الأحمر ، فإنه لم يكن هناك مناص قبل ذلك من أن تزول الحكومة القائمة فى مصر يومذاك لتحل محلها حكومة أخرى أسلس قيادا ، أو لتتولاها قوة أوربية .

وقد ظل الفرنسيون يدعون إلى حفر قناة السويس ، وظلوا يدرسون كل ما يتصل بها من المشروعات وكل ما ابتُكر لحفرها من الأساليب والخطط ، وظلوا يظهرون فى ذلك كثيراً من الحكمة والحرص على دراسة التفاصيل ؛ حتى لقد ظُنّ أنه لو قدر لفرنسا أن تقيم لنفسها حكومة فى مصر فإن أول ما تبدأ به هو فتح قناة السويس . وكتب بارون دى ڤالدنر عن قناة السويس

وإليه يرجع الفضل فى تفنيد فكرة الاختلاف بين سطحى البحر الأحمر والبحر الأبيض . وكانت هذه — كما علمت — أكبر عقبة حالت دون القيام بشق قناة مستقيمة فى برزخ السويس . فإلى بارون دى ڤالدنر يرجع الفضل فى إثبات أن هذه العقبة لم تكن إلا أسطورة باطلة ؛ أو كما قال عنها هو نفسه إنها لم تكن إلا «شبحا صوّره الجهل» أو « أثراً من الخوف الوضيع » . على أن براهين دى ڤالدنر لم تكن كافية لتدفع هذا « البُعبع » الذى بعث الفزع فى قلوب الملوك الأقدمين .

ووقفت الأمور عند هذا الحد فى السنين العشر الأخيرة من القرن الثامن عشر حينما تطور الموقف السياسى تطوراً سريعا جعل المسألة المصرية من بين ما يهتم به السياسيون فى أوربا . فقد نشبت الحرب بين إنجلترة وبين فرنسا الجمهورية فى سنة ١٧٩٣ ، وكتب الجنرال بونابرت إلى تاليران بعد ذلك بأربع سنين يقول : « لن نلبث طويلا حتى نشعر بأنه يجب علينا — لكى نحطم إنجلترة — أن نمتلك مصر » .

وكان تاليران قد تأثر تأثراً عميقا بالرسائل التى بعثها إليه شارل مجالون القنصل العام الفرنسى فى مصر ، وقد ظل مجالون بضع سنين يؤيد هذه الفكرة من الوجهة التجارية . ثم إنه استدعته حكومة الإدارة إلى باريس لكى يعرض عليها مقترحاته . وقد كتب تاليران إلى حكومة الإدارة مايلى مستنداً فى أكثر ما كتبه على معلومات مجالون :

« إن قيام الفرنسيين فى مصر وتثبيت أقدامهم فيها سيسبب انقلابا عظيما فى التجارة الأوربية ؛ وسيكون ضربة لإنجلترة بنوع خاص ؛ فسوف تتحطم لذلك تجارة إنجلترة فى الهند وهى أساس عظمتها فى أوربا ؛ وسيكون

لإحياء طريق السويس أشد الأثر فيها ... ولن يقل خطراً على مصيرها من الأثر الذى كان لكشف رأس الرجاء الصالح فى تجارة جنوة والبندقية فى القرن السادس عشر . وستكون نتيجة هذا الانقلاب خيراً على الجمهورية الفرنسية لأنها بما تمتاز به من الموقع الجغرافى ، وعدد السكان ، والعبقرية والنشاط ، هى الدولة الوحيدة التى تستطيع أن تفيد منه . فلنذكر دائما أن الأمم القديمة والحديثة التى سيطرت على تجارة الهند بلغت مكانة عالية من حيث الغنى والثروة . فاذا أصبحت الجمهورية سيدة فى القاهرة ، وإذا سيطرت على مدينة السويس تبعا لذلك ، فانه لن يعنيها مطلقا فى أى الأيدى يكون رأس الرجاء الصالح » .

ثم تقرر أن تقوم حملة على مصر بقيادة نابليون . وكانت التعليمات التى أصدرتها له حكومة الإدارة ووقعتها فى ١٢ إبريل سنة ١٧٩٨ واضحة . وهاك أحد نصوصها :

« يستولى جيش الشرق على مصر . وعلى القائد الأعلى أن يشق برزخ السويس ، وأن يتخذ الخطوات اللازمة ليضمن للجمهورية الفرنسية أن تستولى على البحر الأحمر استيلاءً حراً لامنازع فيه » .

وفوجئت إنجلترة مفاجأة تامة حينما نزل نابليون وقواته فى الاسكندرية واحتل البلاد . ولم تمضِ إلا فترة قضاها الفرنسيون فى الاستعداد الحربى حتى قاموا بعمل التمهيدات اللازمة لشق القناة ، وقد كان ذلك من أهم أغراض الحملة . وكان بين أعضاء الحملة مهندسون وعلماء جاءوا مع الجند لهذا الغرض . وقد أسس هؤلاء فيما بعد « معهد مصر » وكان من بينهم المهندس ج . م . ليبير .

كان نابليون يهتم بهذا المشروع اهتماما شخصيا عميقا . وقد ذهب على رأس جماعة العلماء الذين حاولوا أن يتتبعوا بقايا القناة ، بين نهر النيل والبحر الأحمر . كان المشروع عظيماً . وكان مما يزيده وقعاً فى النفس أنه كان يمثّل للمحدثين مشروعاً اشترك فيه كثير من العظماء السالفين . وكان قد مضى ألف عام على جفاف هذه المياه ، وزالت بزوالها ثروة مصر ورخاؤها . فكان يوشك كل ذلك أن يتحول ؛ وكان مما تفخر به فرنسا ونابليون أن تحيي هذا المجد القديم وأن تسمو بآثاره .

وانتهت جماعة العلماء من مسح الأرض بعد أن لقيت صعاباً جمة ، ورأى ليبير أنه لا يمكن شق قناة من السويس إلى البحر مباشرة لأنه اقتنع بأن سطح البحر الأحمر يعلو عن سطح البحر الأبيض المتوسط بثلاثين قدماً ؛ بل لقد رأى أن تفتح القناة القديمة ، وقدّر أن مثل هذا العمل يتطلب عشرة آلاف عامل يشتغلون أربع سنين ، وأن نفقات المشروع ستكون زهاء مليون ونصف مليون من الجنيهات .

وكان من بين العلماء من أنكر وجود هذا الاختلاف بين سطحي البحرين الذى اقتنع به ليبير كما اقتنع به الكثير من قبل . وظل هذا الخطأ مفروضاً خمسين سنة أخرى ، وأجّل مشروع القناة إلى مدة أطول من هذه لأن الحرب قلبت ظهر المجن لنابليون ، ولأنه غادر مصر نتيجة لموقعتى النيل وأبى قير . وقد قال لمهندسه عن ذلك : « إن العمل عظيم ، وعلى الرغم من أننى لن أتمكن من إتمامه فربما استطاعت الحكومة التركية يوماً أن تجنى ثمار هذا المشروع » .

وقد جاء صلح أميان سنة ١٨٠٢ فوضع حداً لأطماع فرنسا فى أرض

مصر ؛ لكن فرنسا نفسها ظلت تهتم بالبلاد وبمشروع قناة السويس . وقد ساعد أهل الفن فيها وعلماؤها وحكامها على أن يعيدوا إلى مصر حالة الخصب والرخاء التى لم تتمتع بها منذ أيام الفراعنة الأولين . ولم يكن الدافع لها على هذا الاهتمام حب النفس ولا الطمع ولا الأنانية ، ولم تكن تريد أن تسدد ضربة إلى إنجلترة بالسيطرة على طريق الهند ، فقد طويت صحائف هذا الفصل من تاريخها حين مات إمبراطورها الأول . بل لقد اتخذت فرنسا فى السنوات التالية سياسة ترمى بها إلى تحقيق أغراض نبيلة : أغراض شاملة إنسانية تتمثل فى عمل قام به أحد العظماء من أبنائها وهو الرجل الذى استطاع أن يشق قناة السويس : ذلك هو فرديناند دى‌ليسبس .

(٣)

بعد أن انتهى الاحتلال الفرنسى أصبح من الواضح أن موقع مصر وأهميته الحربية مما يعنى جميع الحكومات الأوربية . حقاً لقد استعادت تركيا حقوق السيادة على البلاد وضمنتها لها الدول الأخرى ، لكن مصر كانت قد تهيأت لتنشأ نشأة أخرى . وقد تبينت الدول مكانة مصر كملتقى طبيعى بين الشرق وبين الغرب ، وإن لم تتبين إنجلترة ذلك إلا بعد حين . وأدركت الدول أيضاً أنه من الخير لها ألا ترجع مصر إلى ما كان يشوب الحكم التركى من العجز وسوء الإدارة والتعصب الدينى . كان القرن التاسع عشر قد بدأ ، وكان عصر الانقلاب الصناعى قد أوشك ، وكانت الحدود بين الأمم قد آن لها أن تتلاشى ، وكانت المسافات البعيدة قد بدأت تطوى .

على أنه ليس يعنينا فى هذا الشأن ما كانت تضمره الدول الأوربية نحو مصر ومستقبلها ؛ فإنه كان قد وقع حادث عظيم له أكبر الأثر فى إدارة مصر الداخلية : ذلك هو تولية محمد على عرش مصر . فقد استطاع وهو قائد ألبانى على فرقة من فرق الجيش غير النظامية أن يقيم نفسه سيداً غير منازع بعد أن قام بسلسلة من الأعمال السريعة الحاسمة وأعلن نفسه حاكماً على مصر . وكان محمد على يخدم سلطان تركيا بالاسم فقط ؛ إذ أنه كان بالفعل صاحب ولاية مصر ؛ فقد كسب هذه الولاية وجعلها حقاً موروثاً لأولاده وأحفاده من بعده . ثم إنه أصبح حاكماً مستقلا ذا سيادة فعلية فيما عدا شؤونه الخارجية وعلاقاته بالدول الأجنبية حيث أقيمت حدود تحد من قوته . ومن هذا الوجه فقط وإلى هذا الحد فقط كانت تعتبر مصر إحدى ولايات الإمبراطورية التركية .

كان محمد على حاكماً مستنيراً يمتاز بقوة الخلق والطموح الشخصى . وسرعان ما أدرك ما يعود على مصر من الفوائد إذا هى استخدمت رءوس الأموال الأوربيـة ، واتبعت وسائل الأوربيين . ثم سرعان ما قرر أن يستفيد كل الاستفادة من هذه وتلك حينما أراد أن يضع مشروعات للاستقلال الاقتصادى والأعمال العامة . وقد كان فى سياسته يميل إلى الفرنسيين ، فمنح خبراءهم كل فرصة ليأتوا إلى مصر ويساعدوه فى مشروعات البناء والتعمير .

واستيقظت مصر فى عهد محمد على من سباتها الطويل وأصبحت عاملا يحسب حسابه فى الشؤون الدولية ، وأصبحت القاهرة مسرحاً تحاك فيه الدسائس . وكان الوالى يضرب كل دولة بالأخرى حتى ينتفع من الاختلافات

بينها وحتى ينفع بلاده . ثم استطاعت اليونان أن تكسب استقلالها من تركيا فى معاهدة أدرنة سنة ١٨٢٩ فأثار ذلك المسألة الشرقية وأصبحت مصدراً من مصادر الكفاح بين الدول منذ ذلك الحين .

أما إنجلترة فقد ساورها القلق الملحّ على الطريق المصرى إلى الهند . وكانت تجاهد فى أن تُبقى على الإمبراطورية العثمانية حتى تظل حائلا يحول دون الأمم الأوروبية الأخرى وما تنويه من حرمانها من هذا الطريق . وفى فبراير سنة ١٨٣٩ أحسّ نيقولا الأول قيصر الروسيا هذا الكفاح القادم بين انجلترة وفرنسا فقال لمسيو بَرَانت السفير الفرنسى : « إن الإنجليز يرمقون مصر بنظراتهم ؛ والبلد نفسها ضرورية لهم ، لأنهم يريدون فتح طريق جديد للمواصلات بينهم وبين الهند . وقد استطاعوا أن يتخذوا لأنفسهم مركزاً فى البحر الأحمر والخليج الفارسى ، ولا بد من أن يقوم بينكم وبينهم نزاع حول مصر » .

لقد أدركت إنجلترة بعد لأى أنه لا بد لها أن تختط طريقاً للمواصلات أسرع من ذلك الذى اختطته من قبل عن طريق رأس الرجاء . وقد قدرت أخيراً أنه لا سبيل إلى ضمان هذا الطريق إلا إذا استخلصت لنفسها مصر والبحر الأحمر . وفى خلال القرن الثامن عشر كانت البضائع تُرسل عن هذا الطريق بالاتفاق مع المماليك ، لكنه لم يكن من الممكن فى خلال ذلك القرن أن يحصل الأوروبيون على تصريح يقيمون بمقتضاه خطا منتظما للنقل ، أو يشحنون بمقتضاه سفنهم بالبضائع ويفرغونها عند السويس . وانقضت كل هذه المحظورات بانقضاء القرن الثامن عشر ، واستُخدمت سفن البخار ، فلم يقم حائل دون استخدام هذا الطريق السريع إلى جانب

الطريق الآخر للسفر والبريد على الأقل .

وكان الملازم توماس واجهورن أول من برهن عملياً على ما وراء الطريق البرى فى مصر إلى الهند من فوائد وقد كتب عن ذلك فى سنة ١٨٣٧ . وبسط فكرته فى الحديث التالى :

« إننى لا أشك فى أن بعضهم سيدّعون أن آرائى متحمسة ينقصها الهدوء ؛ وسأكون لذلك غرضاً لانتقاداتهم . لكنّ هذه الآراء هى التى دفعت بى إلى الذهاب إلى مصر منذ ثمان سنين . وقد اقتنعت أن هذه البلاد يجب أن تكون طريقنا إلى الهند . وقد طفت فى ثلاثة أرباع الكرة الأرضية فلم تزدنى أسفارى إلا اقتناعاً بذلك . لقد سافرت مئات الآلاف من الأميال لأنشر هذه الآراء ، ولن أطمئن حتى أرى أن هذا قد أصبح الطريق الرئيسى للهند » .

وكان قد بدأ مشروع واجهورن فى يناير سنة ١٨٣٥ حينما أذاع كتابه التاريخى على شكل نشرة توجه بها إلى رجال العمل فى إنجلترة ، وهذا نص هذا الكتاب :

« أكتب إليكم لأبلغكم — أنتم وسائر رجال العمل ممن لهم علاقة بالهند — أننى مسافر من إنجلترة فى الخامس من فبراير ومغادر ميناء فلمث فى الثامن من نفس الشهر على ظهر باخرة البريد إلى مالطة . وحينما أصل إليها سأغادرها إلى الاسكندرية ، ومنها إلى السويس عن طريق البحر . وسأبحر من السويس إلى البحر الأحمر ، وآمل أن أصل بمباى بعد سبعين يوماً من مغادرتى إنجلترة . وبهذه المناسبة سأقوم بنقل ما يعهد إلىّ من الخطابات فى مقابل خمسة شلنات عن كل واحد منها . ويسرنى أن أقبل

الخطابات التي ترغب شركتكم أو أصدقاؤكم فى إرسالها بهذا الطريق السريع .
وسأعود إلى إنجلترة فى نوفبر . ويحتمل أن أقوم بهذه الرحلة فى فبراير من
كل سنة ، ويمكنكم أن تعتمدوا مرة فى السنة على هذه المواصلات السريعة
مع الهند . هذا إذا لم ينتظم فيما بعد طريق للبريد تنقله البواخر » .

كان ذلك فى سنة ١٨٣٥ لكنه كان فى سنة ١٨٢٩ — ١٨٣٠
قد ضرب الرقم القياسي حينما اختبر هذا الطريق بالانتقال من لندن إلى
بمباى فى أربعين يوماً ونصف من أيام السفر . ولم يلقَ هذا العمل حينذاك
كفاءه من التقدير ؛ لكنه ظلّ يقطع هذا الطريق فى أسفاره حتى
تنبهت له الحكومة الإنجليزية . وكانت نتيجة ذلك أن عقدت فى أغسطس
سنة ١٨٣٧ اتفاقاً مع « شركة شبه الجزيرة والملاحة الشرقية » لنقل البريد
بانتظام إلى الاسكندرية . ومن هناك كانت تُحمل الرسائل عن طريق النيل
ثم إلى السويس حيث تأخذها سفن شركة الهند الشرقيــة إلى بمباى .
وكان واجهورن مشرفاً على الجزء من الرحلة الذى يخترق مصر . ومنذ
سنة ١٨٣٨ كانت الرسائل الواردة إلى إنجلترة تحمل هذا الطابع « بطرف
مستر واجهورن بالاسكندرية » وكانت الرسائل الصادرة من إنجلترة تحمل
طابعاً آخر هو « بطرف مستر واجهورن بالسويس » .

كان ما قام به واجهورن من أكبر العوامل التى تقدمت بفكرة القناة .
ولم يقدر ذلك أحد أكثر من دى لسبس نفسه . وحينما شق القنــاة نقش
الكلمات التالية على تمثال أقيم لواجهورن :

« وفاءً لذكرى رجل كريم أخطأه التوفيق لكنه قام وحده من غير
معين بسلسلة من الأعمال التى تدل على البطولة ، مبرهناً بذلك على أنه

يمكن استخدام طريق للبريد يخترق مصر ، وطريق للمواصلات بين نصفى العالم الشرقى والغربى . وقد كان هو الرائد الأول للتجارة البحرية العظيمة التى تنقل فى مصر ؛ وهى التجارة التى أكملتها القناة بين البحرين » .

وقد درس واجهورن وصديقه البكباشى ف . ر . تشزنى (الجنرال تشزنى فيما بعد) مسألة الفرق بين سطحى البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط . لكن نتيجة الأقيسة التى قام بها البريطانيون لم تكن حاسمة .

ثم إن مهندسين آخرين فى خدمة محمد على بحثوا المسائل العملية التى يتطلبها شق قناتين : قناة مباشرة من السويس ، وقناة أخرى غير مباشرة من النيل ؛ وكان أشهر هؤلاء لينان بك الذى كان مشرفا على حفر الترع فى مصر . وقد أعد قبل سنة ١٨٤١ مشروعا مفصلا لقناة تشق مباشرة بين السويس وبلوزيم . وكانت بحوثه قاعدة اتخذها دى‌لسبس فى دراساته وأعماله . ودرس المشروع أيضا جاليس بك مدير إدارة التحصينات بالإسكندرية وموجل بك مدير خزانات النيل . وكان ثلاثتهم فرنسيين .

وفى هذه الفترة ظهر أتباع سان سيمون . وكان هؤلاء يؤلفون جمعية من الفرنسيين المتدينين أسسها الكونت هنرى دى سان سيمون . وكانوا يؤمنون « بأنه لا خلاص للجماعة الإنسانية إلا بالعمل الكريم » وكان شق قناة السويس جزءا من المنهج الذى اختطته لنفسها هذه الجمعية . ومات سان سيمون نفسه فى سنة ١٨٢٥ من غير أن يتخذ خطوات محدودة لبلوغ هذه الغاية ؛ لكن خلفه الأب أنفانتان شرع فى هذا العمل بكل ما أوتى من إيمان ونشاط . وأبحر أتباع سان‌سيمون من مارسيليا سنة ١٨٣٣ بعد أن كاد يلقيهم إلى اليم بعض عمال الميناء الهازئين ؛ وقضوا فى مصر

أربع سنوات أرغموا فى نهايتها على التخلى عن هذه المحاولة ولو إلى حين . لأن المرض قضى على عدد كبير منهم ، ولأنهم لم يستطيعوا أن يحصلوا على عقد امتياز من الوالى .

وعلى الرغم مما أصاب أتباع سان سيمون من الإخفاق فقد ظلوا متمسكين بآرائهم . وقاموا بدعاية واسعة لشق القناة . وفى سنة ١٨٤٦ تعاونوا على تأليف جماعة دولية هى « جمعية دراسة قناة السويس » . وكان من أغراض هذه الجمعية كما ينم عنها اسمها أن تقوم بدراسة وافية لمسألة القناة من الوجهين المالى والفنى . واتخذوا مشروعات لينان بك قاعدة لبحوثهم . ثم كان من أغراضها أن تكسب تأييد أصحاب رءوس الأموال فى أوربا عند القيام بهذا العمل الجليل . وقد اتخذت الجمعية مكانا فى باريس ، وكان لها رأس مال يبلغ ١٥٠٫٠٠٠ فرنك مقسم إلى ثلاثة أقسام كل منها ٥٠٫٠٠٠ فرنك . وعين لها ثلاثة من الخبراء لكل منهم وظائف محدودة فكان على نيجرلى ، وهو نمسوى ، أن يبحث عن موضع ملائم على البحر الأبيض لكى يكون مدخلا للقناة ؛ وكان على روبرت ستيفنسن الإنجليزى — وهو ابن مخترع الآلة البخارية — أن يدرس ميناء السويس ؛ وكان على بولين تالبوت الفرنسى أن يدرس الأرض بين الموضعين .

وكذلك استطاع أتباع سان سيمون أن عهدوا الطريق لفكرة دى لسبس فى تكوين شركته الدولية لقناة السويس . ذلك بأنهم — كما رأيت — قد ألفوا شركة دولية وعهدوا إليها بالمشروع . ثم إنهم أدركوا أنه لابد من تأييد أصحاب رءوس الأموال فى أوربا — وكل ذلك قد فعله دى لسبس فيما بعد . لكن جهود أتباع سان سيمون اصطدمت بعقبة سياسية

رآها مترنخ . فقد أدرك بثاقب نظره « أن شركة خاصة لن يُسمح لها بتنفيذ المشروع من غير أن تستعين بالحكومات . ولا غنى عن الانسجام بين هذه الحكومات إذا أريد بهذا المشروع أن يتقدم » .

كانت العقبة الكأداء إذاً فى هذه الحالة — كما كانت من قبل ، وكما ستكون من بعد — تتصل بعقد الامتياز . أما الوالى فلم يكن ليرفض منحهم عقد الامتياز لو أنه نال ضمانات خاصة من الدول الكبرى ، لكنه تراجع إذ رأى أن المنافسة بين الحكومات الأوربية كانت تحول دون حصوله على هذه الضمانات .

وإذاً فقد كان مترنخ مصيبا كل الإصابة فيما رآه . فقد عجزت الجمعية عن أن تتقدم بعد بحوثها التمهيدية لأن إنجلترة وفرنسا تنافستا ، وحاولت كل واحدة منهما أن تسبق الأخرى إلى اتخاذ مصر منطقة من مناطق النفوذ . ورأى محمد على أن القناصل ووكلاء الدول يضايقونه بطلباتهم ويزعجونه أنى ذهب . فظل يؤجل قراره حتى أدرك الجميع أنه لن يحسم المسألة فى حياته . لقد كان يشرف على الثمانين ، وكان لا يريد أن يقحم بنفسه وببلده تحت سيطرة الأجانب ، إذ كان عليما بنياتهم وبمصالحهم المتعارضة ، حريصا على ألا يناله سوء من هذه المصالح وتلك النيات . ثم إن مشروعا آخر لا تعقده السياسة هذا التعقيد كان قد قُدم إليه لوصل الإسكندرية والسويس بطريق السكة الحديدية . وكان ستيفنسن — وهو أحد مهندسى جماعة سان سيمون — يؤيد هذا المشروع . أما الأب أنفانتان فقد ساءه ذلك جداً وحاول أن يعارض المشروع بكل ما أوتى من قوة وما لبث مشروع السكة الحديدية أن أصبح بدوره موضوعا تتنازع

عليه الدول . ولما كانت إنجلترة قد أيدته ، فقد هاجمته فرنسا والنمسا ، واتفقتا على العمل للقناة . وتظهر لنا الوثائق الدبلوماسية كيف كانت كل دولة تسيء الظن بدوافع الدول الأخرى . فقد أرسل لورد بالمرستون إلى مستر مَرِى قنصل إنجلترة العام فى مصر تعليماته « بألا يدع فرصة تمر دون أن يبيّن للباشا ووزرائه النفقات الباهظة والاستحالة العملية التى تعترض مثل هذا المشروع — مشروع قناة السويس » و « أن الأشخاص الذين يلحّون على الباشا فى قبول مثل هذا المشروع الخرافى إنما يقصدون بذلك أن يحوّلوا اهتمامه عن مشروع السكة الحديدية وهو مشروع عملى ورخيص نسبياً » . وكان مسيو بارو قنصل فرنسا العام فى مصر أحد الذين عناهم بالمرستون فى تعليماته هذه . وهو الذى كتب فى ذلك الحين إلى مسيو جيزو رئيس حكومته يبلغه أنه أخبر محمد على « أنه إذا قُدر لمصر أن تصبح طريقا عظيما بين أوربا وبين الهند فينبغى أن تخترق هذا الطريق قناة تمر فيها دول أوربا جميعا ، وتديرها هذه الدول بطبيعة اشتراكها فيها . فذلك خير لها من أن تبنى سكة حديدية تجعل المرور فى مصر احتكاراً لإنجلترة . فهذا معناه وضع هـذا الطريق بين يدى الدولة التى تتحرق شوقا لامتلاك مصر ، والتى لن تتلكأ فى أن تحوّل عقد الامتياز هذا إلى ذريعة تحقق بها أغراضها » .

وسخط الوالى على أولئك وهؤلاء ؛ وعبّر عن سخطه على الجانبين فى كثير من المناسبات ، واتخذ وجهة من لا يريد أن يُرضى ناحية على حساب الناحية الأخرى . وقد كتب بارو يصف موقف محمد على إذ يقول : « إنه سعيد لأنه يستطيع أن يعتمد على إنجلترة فى رفض القناة ، وعلى فرنسا

والنمسا فى معارضة السكة الحديدية » ومات محمد على سنة ١٨٤٩ من غير أن يتقيد بأحد المشروعين .

وسرعان ما التقى وكلاء الدول الأوربية حول خلفه عباس . لكن الإنجليز كانوا قد سبقوا منافسيهم إلى مصاحبته قبل أن يتولى أمور مصر . وكان لهذه الصداقة أثر بليغ فى تطور الحوادث . إذ أظهر ميوله نحو الإنجليز ؛ وكان معنى ذلك أن السكة الحديدية هى التى ستُنشأ وأن مشروع القناة سيوضع على الرف . ووُقِّع العقد لإنشاء خط حديدى بين الإسكندرية وبين القاهرة ؛ وانتهى العمل منه فى سنة ١٨٥٤ حينما مات عباس . ولعله يتطرق إلى الظن أن الفرنسيين كان قد ساءهم انتصار الإنجليز فى إنشاء السكة الحديدية ، وأن العلاقات بين قنصلى الدولتين كانت قد توترت ؛ لكن الواقع أنه لم ينشأ ذلك الموقف الخطر الذى كان يتوقعه الجميع ، لأن الدولتين — لحسن الحظ — كانتا قد تحالفتا محالفة صادقة ، وكانتا مشغولتين معاً فى حرب القرم ضد الروسيا . ومرت الحوادث لكن هذا النجاح الذى أصابه الإنجليز فى أمر السكة الحديدية كان قد رجَّح كفتهم ؛ وكانت توشك كفة الفرنسيين أن ترجح مرة أخرى لأن رجلا فرنسيا قد حصل من الوالى القادم سعيد باشا على عقد امتياز القناة وهو ما كان يطمح إليه الجميع .

(٤)

رأيتَ فيما مر بك أن مشروع قناة السويس قد جُدِّد فى العصر الحديث للحاجة التى أحستها أوربا وبخاصة فرنسا إلى أن تنتزع من إنجلترة المزايا التجارية التى كانت تتمتع بها فى تجارتها مع الهند عن طريق رأس الرجاء الصالح ، وذلك بأن يُنشأ طريق آخر أقرب لدول البحر الأبيض المتوسط من

الطريق الأول . وقد رأيتَ أن فرنسا قد ألحت عليها الخصومة القديمة بينها وبين إنجلترة . وهى وإن كانت قد فشلت إلا أنها كشفت القناع عن ذلك العداء . ومنذ ذلك الوقت ظلت مصالح إنجلترة وفرنسا مختلفة فيما يتصل بالسيطرة على مصر — على الرغم من أن المحالفة كانت تحل بعض أحيان محل العداء . وقد أصبح من البدائه الدپلوماسية أن إحدى الدولتين كانت تحاول أن تمنع إنشاء القناة فى حين أن الدولة الأخرى كانت تعمل على شق هذه القناة . وبعد خمسين سنة من حملة نابليون تبلور هذا النقاش فى المفاضلة بين السكة الحديدية وبين القناة . على أنه كان وراء هذا النقاش الذى تظهر عليه سمات البراءة تلك المنافسات الخفية التى كانت تضطرب بين الإنجليز والفرنسيين ، والتى كانت توشك أن تنقلب عداءً صريحا إذا أتيح لها ذلك .

كانت هذه هى الحال إذن فى سنة ١٨٥٤ : كانت السكة الحديدية بين الإسكندرية وبين القاهرة حقيقة واقعة ، وكان مشروع القناة قد وقف عند حد . على أنه من المهم أن نفرّق بين المشروعين كما كان يفرّق بينهما عباس ، فمن الواضح أنهما نوعان مختلفان . فمشروع السكة الحديدية كان شأنا من شئون مصر الداخلية لا يقتضى تنفيذه إلا موافقة الوالى ، أما مشروع القناة فقد كان يتطلب تغييراً جغرافياً فكان لا بد أن يصبح مسألة دولية . ولم يكن محمد على ولا عباس ليستطيعا أن يبدآ هذا المشروع إلا إذا اتفقت عليه الدول صاحبة الشأن . ولم يكن يستطع عباس خاصة أن يفعل ذلك حتى ترد إليه تعليمات رسمية من الباب العالى . وقال فى ذلك عباس «يجب أن يتقرر هذا الأمر فى القسطنطينية لا فى مصر» . فقد كانت الكلمة الأخيرة كلمة السلطان صاحب السيادة العليا على مصر .

أما من الوجهة الفنية فقد ظهر أيضاً أنه لا سبيل إلى عمل شيء آخر يتقدم بالمشروع . كانت قد مُسحت الأرض مرة بعد أخرى ، وأُثبت أن الاختلاف بين سطحي البحر الأحمر والبحر الأبيض لم يكن إلا مغالطة لا أساس لها ؛ وقد كان هذا أكبر ما كسبته مسألة القناة إلى ذلك الحين . كان قد أُثبت أخيراً أنه لم يكن هناك عقبات يتعذر التغلب عليها ، وأنه كان من الممكن شق قناة مستقيمة تخترق برزخ السويس . وأصبح المهندسون الذين يدعون إلى شق قناة أخرى غير مباشرة إنما يدعون إلى ذلك لأنهم ظنوا أن عمق القناة المستقيمة لن يكون مناسبا . ولم يبقَ إلا الحكومة البريطانية فهي وحدها التي حسبت أن المشروع خيالي لا سبيل إلى تحقيقه . وكانت في ذلك تتبع سياسة خاصة أملاها عليها حكم رجال مثل ستيفنسن .

فإذا كان قد قُدر لحلم قناة السويس أن يتحقق ، فقد كان ينبغي أن يقوم في تلك الظروف رجل أوتي صبرا لا ينفد ، وفؤاداً لا يعرف القنوط ، ونفسا تمتلئ حماسة ، وقلباً يشتعل غيرة : رجل يعرف كيف يعالج أهل السياسة ممن يختلقون العقبات ، ثم رجل بعد ذلك له نظرة عامة وعواطف إنسانية يستطيع أن يعلو بها عن الحزازات العمياء التي تحسها الدول فيما بينها .

وقد أنشئت قناة السويس لأن هذا الرجل قد وجد في شخص فرديناند دى لسبس .

لم يكن يستطيع أن يهدئ هذه المخاوف السياسية ، ولا أن يوفق بين تلك المصالح المتعارضة إلا رجل مخلص له غرض إنساني محض ، يُخجل به الحكومات ويُنسيها دسائسها . فلم يكن يطيق ذلك متعصب يؤمن بأسطورة الجنس ، ولا عبقري من عباقرة الحرب ، ولا وطني ضيق التفكير.

وُلد فرديناند دى لسبس فى ڤرساى فى التاسع عشر من نوفمبر سنة ١٨٠٥ وكان من أسرة اشتغل أهلها بالتمثيل السياسى . فقد كان أبوه ما تيو دى لسبس قنصلا فرنسيا عاما فى مصر ، وكان أحد الذين ساعدوا محمد على حينما ولى أمر مصر . وهى حقيقة كان يذكرها محمد على دائماً بالشكر . وقُضى على فرديناند أن يشتغل بالتمثيل السياسى كما اشتغل أفراد أسرته ؛ فكان نائباً للقنصل ، ثم قنصلا عاما وارتقى حتى عُين وزيراً فى مدريد . وكان فى بدء خدمته نائباً للقنصل فى الإسكندرية . وفى أحد أسفاره إليها حُجز فى الحجر الصحى فى الميناء فتلقى مجموعة من الكتب أرسلت إليه ليقطع بقراءتها وقت الفراغ الذى أُكره عليه . وكانت بين هذه الكتب مذكرة ليپير عن « قناة السويس » . وقرأ هذه المذكرة فالتهب خياله حينما أدرك تلك الفكرة السامية . ثم إنه صمم فى نفس الزمان والمكان على أن يدرس هذا الموضوع دراسة مستفيضة يلم فيها بكل نواحيه .

وقد أكرم الوالى وفادته وأصبح صديقاً حميما لنجله الصغير محمد سعيد . ثم أصبح شخصية محبوبة لدى الجاليات الأوروبية والمجتمعات الوطنية على السواء لما كان يمتاز به من الكرم ورقة الحاشية ، ولما كان يحسنه من ركوب الخيل .

وبعد أن ظل قنصلا فى القاهرة حتى سنة ١٨٣٧ نقل إلى روتردام وقضى سنين عديدة بعيداً عن مصر . وفى سنة ١٨٤٩ أرسل إلى روما فى مهمة دقيقة ، وكان من المشهود له ، حتى فى ذلك الوقت ، أنه رجل « خدم الحرية والإنسانية دائما » . وتغيرت الحكومة فى فرنسا فأدى ذلك إلى استدعائه . ورأت الحكومة الجديدة يومذاك أموراً ظنت أنه يستحق

عليها اللوم ، لكنه شعر بالجور الذى حاق به فتخلى عن وظيفته واعتزل العمل وأناب إلى حياته الخاصة .

وظلت رؤيا القناة التى رآها فى شبابه الأول تطالعه على الرغم من أن أيامه كانت جميعاً أياماً مفعمة بالنشاط . والآن حيث استطاع أن يجد كثيراً من أوقات الفراغ فقد أقبل على دراسة القناة وبحثها بحماسة متجددة. وسلمت له من دراسته بعض النتائج التى سلكها فى مذكرة بعث نسخة منها إلى صديقه رويسنرز قنصل هولنده العام فى مصر . وقد سأل صديقه إذا ما كان يرى أن عباسا قد يهتم بمسألة القناة . كان ذلك فى سنة ١٨٥٢ وقد كتب يقول « إننى مقر أن مشروعى هذا لا يزال فى عالم الخيال . ولست أخفى عن نفسى أنه بما أننى أنا الشخص الوحيد الذى أدرك أنه ممكن ، فإنه ما يزال عند بقية الناس فى حكم المستحيل » .

وأجابه رويسنرز بأنه لم يكن يتوقع أن يتقبل عباس مثل هذا المشروع .

وبعد سنتين اثنتين تغير الموقف تغيراً تاماً . ففى الخامس عشر من سبتمبر سنة ١٨٥٤ كتب دى لسبس الخطاب التالى لصديقه رويسنرز :

« كنت مشغولا مع البنائين والنجارين الذين كانوا يضيفون طبقة أخرى لمنزل أنيس سورل ، حينما طلع علينا ساعى البريد فى الفناء وقد حمل جعبة من الرسائل الواردة من باريس ، وحينما ناولنى إياها بعض العمال أخذتنى الدهشة إذ علمت أن عباس باشا قد توفى ، وأن الحكم قد آل أخيراً إلى صديقى القديم صاحب الذكاء المفرط والعاطفة الكريمة محمد سعيد . فنزلت من فورى ولم أدع ساعة تمر قبل أن أكتب إلى الوالى الجديد أهنئه بولاية الحكم . وقد ذكرت له أن تقلب الأحداث قد خلفنى متعطلا لا عمل لى ،

وأن تحررى من العمل كان يسمح لى بأن أذهب إليه بنفسى لأقدم له خشوعى إذا هو سمح بأن يضرب لى موعد رجوعه من الآستانة حيث كان عليه أن يذهب ليتقبل الولاية . وقد أرسل إلىّ رده فى الحال ، وحدد موعداً للقائى فى أوائل نوفمبر فى الإسكندرية . وأريد أن تكون أول الذين يعلمون أننى سأصل فى الميعاد المحدد . فما أحسن أن نلتقى مرة أخرى على أديم مصر حيث ذهبنا معا ! لا تذكر شيئاً عن حفر البرزخ قبل أن أصل » .

وكان الوالى ما يزال يذكر صديق الصبى إلى حد أنه أمر باستقبال دى لسبس حينما نزل الاسكندرية أستقبالاً شبه رسمى . ووضع أحد قصور سموه تحت تصرفه واحتفى به ، ودعاه إلى أن يكون من بين رجال حاشيته فى زيارته القادمة إلى القاهرة ، ومنحه جواداً عربياً كريما .

وكان لم يذكر شىء عن قناة السويس إلى ذلك الحين ، ولكن بينما كان ركب الوالى يتقدم إلى القاهرة ، كان دى لسبس يتحين الفرصة الملائمة . كان ذلك فى فجر الخامس عشر من نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، وكان الركب قد عسكر بالقرب من مريوط . ولندع دى لسبس يتحدث إلينا عما حدث فى ذلك فكلماته خير ما يصف ذلك اليوم :

« كانت بعض أشعة الشمس قد بدأت ترسل أضواءها على الأفق ، وظهر فى الغرب قوس قزح يتألق تألقاً شديداً على سحب تجرى من الشرق إلى الغرب . وإنى لأعترف أن قلبى كان يخفق خفقانا عنيفاً ، وأننى اضطررت إلى أن أكبح عنان خيالى الذى أبى إلا أن يرى فى قوس قزح وامتداده من الشرق إلى الغرب بشيراً باتحاد العالمين الشرقى والغربى كما جاء فى بعض آيات الكتاب المقدس . وقد رأيت أنا فى ذلك مقدمة لفجر اليوم الذى يفلح فيه

مشروعى . وقدم الوالى فأيقظنى ذلك من الأحلام التى نسيت نفسى فيها . وانتحينا ظل عربة لنرتاح فيه بينما كان بعض الخدم يبنون حاجزاً عالياً من حجارة جمعوها . وحينما تركت الوالى لاتناول طعام إفطارى علوت صهوة جوادى ، ولكى أريه كيف يستطيع جوادى أن يقفز لويت بعنانه إلى ناحية الحاجز فقفز الجواد فوقه ورمح بى إلى خيمتى . وفى الساعة الخامسة امتطيت حصانى مرة أخرى وجئت إلى خيمة الوالى عن طريق الحاجز نفسه . وتألق وجهه ساعتئذ وانبسطت نفسه فأخذ بيدى وأجلسنى على أريكة بجانبه . ولما خلوت إليه كنت أستطيع وأنا جالس فى الخيمة أن أنظر خلال بابها فأرى الشمس وهى تغرب ، وكانت هى التى أثارت خيالى فى الصباح وهى تشرق ، وشعرت بالطمأنينة والثقة حينما شرعت فى التحدث عن المسألة التى كانت ذات أثر حاسم فى مستقبلى . كانت البحوث التى درستها والنتائج التى وصلت إليها فيما يتصل بالقناة واضحة أمامى ، وكنت أحسب تنفيذ هذا العمل من السهولة بحيث لم يخامرنى شك فى أننى سأقنع الأمير به . وعرضت عليه المشروع من غير أن أعالج التفاصيل ، بل عنيت بذكر الحقائق الأساسية ، والحجج التى وضعتها فى مذكرتى وكنت قد حفظتها عن ظهر قلب . وأنصت محمد سعيد إلى ما كنت أقوله باهتمام ظاهر وطلبت إليه أن يسألنى عن النقط التى قد تكون مبهمة ، فأثار جملة اعتراضات دلت على أنه تتبع المسألة بروية وتفطن . ولما أجبته عنها ظهر أنه اقتنع فقال لى فى النهاية « إننى مقتنع ، وأقبل مشروعك ؛ وسنعنى بوسائل تحقيقه فيما بقى من الرحلة . يمكنك أن تعتبر أن الأمر قد تقرر وأن تثق بى » ؛ ثم إنه استدعى قواده وأمرهم أن يتخذوا مقاعدهم على كراسى مطوية كانت أمام الأريكة ؛

وأعاد على مسامعهم الحديث الذى دار بيننا سائلا إياهم أن يبدوا ما يعن لهم من الاراء عن اقتراحات (صديقه) وهو لقب أحب أن يخلعه علىّ أمام مستشاريه الذين اختارهم لساعته . وكان أجدى بهؤلاء أن يستشاروا فى أمور حربية أخرى كمناورات الفرسان ، لا فى عمل ضخم مثل هذا لايستطيعون تقديره . لكنهم شخصوا إلىّ بعيونهم وبدا كأنما حسبوا أن (صديق) مولاهم الذى قفز فوق السور فى الصباح لا ينبغى له أن يخطىء فكانوا يستمعون إلى كلام مولاهم وهم يرفعون بأيديهم إلى رءوسهم موافقين » .

ومن المضحك أن يتمكن دى لسپس بهذه السهولة من الحصول على ما كانت تساوم عليه الحكومات من غير جدوى منذ عشرات السنين . فكأنما قد كسب الموقعة فى ذلك اليوم إيمان رجل وشخصيته ، وصداقة قديمة ووثبة حصان .

وكان عقد الامتياز حينما أُعِدّ ، قائما على أسس عامة . فقد خول لدى لسپس أن يكوّن شركة دولية تحت إدارته وهى « الشركة الدولية لقناة السويس البحرية » . وكان مدى عقد الامتياز تسعة وتسعين عاماً من تاريخ افتتاح القناة . وليس يعنينا الآن دراسة التفاصيل إلا فيما يتصل بشرط واحد فى العقد ، وهو النص على أن العقد جميعه لم يكن يسرى إلا إذا صدّق عليه الباب العالى قبل أن يبدأ العمل . وقد استبدل العقد الأصلى بعقد آخر له طابع رسمى فى يناير سنة ١٨٥٦ .

ونزلت أنباء هذا العقد نزول الصاعقة على قناصل الدول حين جمعهم الوالى ليعلمهم بهذا المشروع . واتخذ القرار فجاءة بحيث لم تكن أمام

الحكومات ذات المصالح الخاصة فرصة للتعبير عن آرائها . أما فرنسا والنمسا فقد سرهما ذلك بطبيعة الحال ، وأما إنجلترة فقد أحست كثيرا من الشبهات وأصدرت تعليمات إلى قنصلها العام مستر بروس أن يوضّح للوالى أن حكومة جلالة الملكة لم تكن تنظر إلى هذا المشروع بعين الرضى ، وأن يبيّن له أنه كان مشروعاً غير ملائم ، ولا سبيل إلى تحقيقه عملياً من أى وجه بحث .

وسرعان ما أدرك دى لسبس أنه كان يجب عليه أن يكافح معارضة بريطانيا بكل ما لديه من قوة . فأسرع إلى القسطنطينية لينال تصديق السلطان قبل أن تتخذ هذه المعارضة شكلا جديا . ثم أرسل إلى رتشارد كوبدن « نصير السلم ونصير التحالف الإنجليزى الفرنسى » آملا أن يبذل له ما يستطيع من التأييد إذا احتاج الأمر إلى ذلك . وكان مما خدم دى لسبس أمر واحد : هو أن فرنسا وإنجلترة كانتا تحاربان جنباً إلى جنب فى حرب القرم . ولهذا وحده لم يكن هناك سبيل أمام انجلترة للقيام بعمل يسىء إلى العلاقات بين البلدين . وقد أصرّ دى لسبس حينما قدم القسطنطينية على أنه يمثل الوالى شخصيا ، وأنه لا علاقة بينه وبين أية دولة أوربية . إلا أنه كان لحرب القرم من جهة أخرى أثر سىء ؛ لأنها كانت ذريعة اتخذها الباب العالى ليؤجل التصديق على العقد إلى ما بعد أن تنتهى أعمال القتال .

كان لورد ستراتفورد دى ردكلف سفير إنجلترة صاحب القوة الحقيقية فى القسطنطينية وقد توقع ما عسى أن تكون عليه تعليمات لندن ، فأصر على أنه يجب أن يعلّق إبرام هذا العقد فى تلك الظروف . وكان

صاحب نفوذ عظيم لدى السلطان والصدر الأعظم، بحيث لم يستطع دى لسبس أن يخطو بمشروعه إلى الأمام على الرغم من أنه حاول عن طريق مباشر وغير مباشر أن يتغلب على خصومة السفير . وقد أرسل إليه دى لسبس خطاباً خاصاً جاء فيه :

« يشجعنى الأمل بعض أحيان فأحسب أننى لن ألقى بعد اليوم تلك المعارضة القوية التى يقوم بها صاحب الشرف الرفيع ممثل بريطانيا العظمى . لقد قدمت المسألة إلى الباب العالى فى الوقت المناسب من غير أن أستعين على ذلك بأى تدخل أجنبى . وليس لى بصفتى وكيلا عن محمد سعيد أن أقدم المسألة على أى أساس آخر تحسبونه سعادتكم . لقد كان لوالى مصر مطلق الحرية أن يضع المسألة فى أى وضع يشاء وأن يتركها حيث هى ؛ لكنه لم يُرد أن يسبغ عليها لوناً فرنسياً ولا نمسوياً ؛ كما أنه لم يوافق على أن يتخذ لها وجهة إنجليزية بنقل المحادثات إلى لندن وجعل حلها معلقاً على قرار حكومةٍ واحدة . فهو حريص على أن تحتفظ هذه المسألة قبل كل شىء آخر بطابعها المصرى العثمانى . إن سعادتكم وطنى مستنير، وتعلمون حق العلم أن المحالفة بين بلدينا ذات أهمية خاصة — وهى محالفة أنا فخور بأن كنت أحد الذين اشتركوا فيها عن يقين — فأنا أربأ بكم أن تجعلوا للخصومة موضعاً فيما يتصل بهذه المسألة . فقد تكون مثل هذه الخصومة مما يؤسف له لأنها تتناول كرامة حكومتينا » .

وأبى السفير أن ينساق وراء هذه الكلمات ورفض أن يدلى برأى قاطع وأجاب دى لسبس بهذه الكلمات :

« إن الاعتبارات المختلفة — وقد لمستموها بطريقة رقيقة ملأتنى

زهواً — هى اعتبارات ذات أهمية سياسية عظيمة بحيث لا يمكننا أن نبدأ الحديث عنهـا هنا . فى مركز مثل مركزى ، أجد استقلالى الشخصى محدوداً ، فليس لى فى ذلك إلا أن أتبع الأوضاع الرسمية » .

ولم ينخدع دى لسپس بهذه اللغة المتواضعة فقد رأى أن السفير كان يعرقل مساعيه عرقلة مدبَّرة . ورأى أن وقته فى القسطنطينية يذهب سدى فعاد إلى مصر ليطلع الوالى على ما حدث . لـكنه رأى أن لورد ستراتفورد كان قد أثّر فى رجال القسطنطينية فأوحى إلى الصدر الأعظم — وهو نسيب الوالى — أن يكتب خطـابات إلى الوالى تنطوى على تحذيرات جارحة ، وتهديدات مقنّـعة . فقد كان عليه أن يحذر إثارة انجلترة ، وكان عليه ألا يلقى بنفسه فى أحضان فرنسا ، بل لقد نُصح بأقوى لغة ممكنة أن يتخلى عن مشروع لا يمكن إلا أن ينقلب إلى كارثة .

وتلقى سعيد باشا هذه المـكاتبات فلم تثنه عن عزمه بل على الضد من ذلك زادته عزماً وتصميماً . فقد صمم على أن يدفع بالمشروع بكل ما أوتى من قوة وسلطان . وكُشفت محتويات هـذه المـكاتبات فى الأوساط الدبلوماسية فـكنت الوزير النمسوى من أن يقدم إلى الباب العالى احتجاجاً شديد اللهجة كان من أثره أن استقال الـكاتبان .

وكان ينبغى أن تحدد الحـكومة البريطانية موقفها إن عاجلا وإن آجلا . وبعد أن تبادلت هى والحـكومة الفرنسية المراسلات ، اتفق الطرفان رسمياً على ألا يتدخلا تدخلا فعلياً فى القسطنطينية لا مع القناة ولا ضد القناة . فاعتبرتا القناة مشروعاً خاصاً بفرديناند دى لسپس . على أن هذا الحل الظاهرى ظل يسمح لانجلترة أن تضع فى طريق دى لسپس كل عقبة ممكنة

لتُكرهه على أن يتخلى عن مجهوداته بينما كانت لا تستطيع فرنسا أن تبذل له إلا ما قل من التشجيع ..

ورأى دى لسبس نفسه فى هذا الموقف ، فعزم على أن يدخل إلى الأسد فى عرينه ، فقد قرر أن يزور إنجلترة نفسها . ووصل لندن فى يونيه سنة ١٨٥٥ ، بعد أن تسلح بعدد من خطابات التوصية . وزار رئيس الوزراء لورد بالمرستون بعد أن قدم لندن بقليل .

وكانت آراء هذا السياسى الشيخ هى من غير شك المعين الذى فاضت منه معارضة بريطانيا لمشروع القناة . وأراد أن يصارح زائره فقال له :

« مسيو دى لسبس ! لن أتردد فى أن أذكر لك ما يساورنى من المخاوف ، فأنا أخشى أولا أن تنقلب علاقات بريطانيا العظمى التجارية والملاحية إذا افتُتح هذا الطريق الجديد . فإنه بوصفه طريقاً بحرياً عاماً تستخدمه جميع الدول سوف يحرمنا المزايا التى نتمتع بها فى الوقت الحاضر . ثم أعترف لك أيضاً أننى أنظر بعين الخوف إلى مستقبل فرنسا غير المأمون . فهو مستقبل ينبغى أن ينظر إليه السياسى من أكثر نواحيه ظلاماً ، على الرغم من أننا نثق بوفاء الإمبراطور وإخلاصه ثقة لا حد لها . ومن يدرى ؟ فقد تتغير الأمور بعد أن يذهب » .

ويتضح من هذا الكلام أن إنجلترة كانت تخشى أن يكون وراء دعاية فرنسا لقناة السويس تدبيرات أخرى تريد أن تستولى بها على مصر . ومهما يكن من الأمر فقد كانت هذه وجهة أخرى أكثر أمانة وأشد إخلاصاً من موقف إنجلترة السابق حين كانت تتظاهر بأنها لم تكن تحفل — فى عدائها للقناة — إلا بصالح تركيا ، وأنها كانت حريصة على أن تؤمّن المصالح

العثمانية فى مصر ، وأنها كانت تريد أن تمنع مصر من أن تصبح دولة مستقلة وهو ما كانوا يحسبونه محققاً إذا أنشئت قناة السويس .

وإذا كانت الحكومة البريطانية قد اتخذت هذا الموقف الجامد فى معارضة القناة ، فإن جمهور البريطانيين وبخاصة فى عالم التجارة ، لم يذهبوا إلى هذا الرأى . لذلك بدأ دى لسبس حملة يعزز بها هذه الحركة ، ويقنع بها التجار وأصحاب السفن ممن لهم أعمال فى الهند ، بالفوائد المالية الضخمة التى تعود عليهم من مشروعه ، وقد كان هؤلاء أصحاب السيادة الحقة فى إنجلترة خلال الفترة الوسطى من عصر ڤكتوريا ، وكانت تعنو لنفوذهم كل حكومة تتولى . وقد كان دى لسبس موفقاً معهم كل التوفيق .

فى هذه المرحلة من مراحل المشروع كان دى لسبس فى حاجة قصوى إلى أن يأتيهم بالبيّنة التى لا تدحض على أن المشروع ممكن من الوجهة العملية ، وعلى أنه لم يكن مجرد وهم كما أعلن خصومه . وكان قد كتب فى ذلك تقريرا المهندسان الفرنسيان لينان بك وموجل بك ، وهما فى خدمة الوالى . لكن مثل هذا التقرير كان ينقصه الإثبات فرأى دى لسبس أن تؤلف لجنة عالمية مكونة من خيرة المهندسين فى أوربا بما فى ذلك إنجلترة .

وبدأت اللجنة أعمالها فى خريف سنة ١٨٥٥ ، وقدمت نتائج أعمالها إلى الوالى فى يناير سنة ١٨٥٦ ، وقد جاء فى تقرير اللجنة ما يلى :

« دلت بحوثنا على أن هناك كثيراً من العقبات — ولا نقول من المستحيلات — إذا أريد أن يكون الطريق من الإسكندرية . لكن هناك تسهيلات لم نكن نتوقعها إذا بنيت ميناء فى خليج پلوزيم . وإذاً فالقناة المباشرة من السويس إلى خليج پلوزيم هى الحل الوحيد الذى نراه لوصل

البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط . وتنفيذ هـذا المشروع سهل ، ونجاحه مؤكد » .

واتخذ تقرير اللجنة قاعدة لعقد امتياز آخر منحه الوالى فيه نفس الشروط ولنفس المدة . وفيه أيضا شرط التصديق على العقد من ناحية تركيا . وقد أكملت بهـذا العقد كل النُظُم الأساسية التى تكونت بمقتضاها شركة قناة السويس . وكان على الشركة أن تجعل مقرها المركزى فى الإسكندرية ، وأن تتخذ مقرها القانونى والإدارى فى باريس . وحدد رأس المال بمبلغ ٢٠٠ مليون فرنك مقسما على ٤٠٠,٠٠٠ سهم كل منها بمبلغ ٥٠٠ فرنك . وكان على القائمين بأمر الشركة أن يدعوا المكتتبين من كل الأمم إلى الاشتراك فى هذا العمل الخطير .

وقد أذاع دى لسبس تقرير اللجنة فاطمأن له بعض المتشككين فى إنجلترة . ثم إن هذا الفرنسى الشجاع انتهز الفرصة المواتية فقام برحلة خاطفة فى أنحاء البلاد الإنجليزية . وقد طاف فى رحلته هذه بالمراكز الصناعية ومواضع بناء السفن فى إنجلترة فقضى فيها إبريل ومايو ويونيه من سنة ١٨٥٧ . وظل طول الرحلة يحصل على توقيعات وبيانات تؤيد القناة وأخرج كل هذه البيانات فى شكل كتيب جعل إهداءه إلى أعضاء مجلس العموم ومجلس اللوردات . لكن بالمرستون ظل كفرعون مصر فيما مضى ، غليظ القلب لا يتحول .

وسئل سؤال فى مجلس العموم فى السابع من يوليه سنة ١٨٥٧ . وجهه مستر بركلى عضو دائرة برستول إلى وزير الخزانة . فسأله العضو عما « إذا كانت حكومة جلالة الملكة سوف تستخدم نفوذها مع صاحب العظمة

السلطان تأييداً لطلب تقدم به والى مصر إلى الباب العالى بإنشاء قناة للملاحة فى برزخ السويس ؛ وهو أمر منح به والى مصر عقد امتياز لفرديناند دى لسبس ، وقد لقى موافقة البلدان الهامة والموانى والمدن التجارية فى المملكة المتحدة . وإذا كان لحكومة جلالة الملكة اعتراض على هذا المشروع فهل لها أن تبين أسباب هذا الاعتراض ؟ »

وقد أجابه لورد بالمرستون قائلا :

« إن حكومة جلالة الملكة لا يمكن مطلقاً أن تتعهد بأن تستخدم نفوذها لدى السلطان لتحمله على أن يسمح بإنشاء هذه القناة . لأن حكومة جلالة الملكة قد استخدمت منذ خمسة عشر عاما حتى اليوم — كل نفوذ لها فى القسطنطينية لتمنع تنفيذ هذا المشروع . وأعتقد أنه أحد تلك المشروعات الخيالية التى إن بحثت من الوجهة التجارية فهى لا تعدو أن تكون المشروعات جوفاء تُفرض من حين إلى حين على الأغرار عن أصحاب رءوس الأموال . وأعتقد أنه لا سبيل إلى تنفيذه من الوجهة المادية إلا بنفقات تزيد كثيراً على ما يُرجى منه من النفع . ولذلك فإنى أعتقد أن الذين قد يضعون أموالهم فى هذا المشروع (إن كان فى دائرة صديقى العضو المحترم ناخبون قد يفعلون ذلك) أقول أنه قد يرى هؤلاء أنفسهم فى آخر الأمر مخدوعين خائبى الأمل » .

« على أنه لم تعترض الحكومة على هذا المشروع لهذه الأسباب التى ذكرت ، فإنه يجب أن يُترك الأفراد وشأنهم فيما يتصل بمصالحهم الخاصة . فإذا هم بدأوا مشروعات لا سبيل إلى تنفيذها فسوف يلقون جزاء مايفعلون . لكن المشروع مضاد لمصالح هذه البلاد (إنجلترة) ، معارض لسياستها

القائمة من حيث العلاقة بين تركيا وبين مصر — وهى سياسة أيدتها الحرب ومعاهدة باريس . والميل السياسى الظاهر فى هذا المشروع هو أن يسهل انفصال مصر عن تركيا . . . وليس لى إلا أن أعبر عن عجبى لمسيو دى لسبس كيف استطاع أن يعتمد كل هذا الاعتماد على تعجل أصحاب رءوس الأموال من الإنجليز فى تصديق كل شىء بحيث ظن أنه برحلته فى أنحاء الممالك المختلفة يستطيع أن يحصل على أموال إنجليزية ليتقدم بمشروع هو فى كل شىء ضد المصالح البريطانية . . . . ولكن لعله سوف يتحقق الغرض الأول الذى وضعه مسيو دى لسبس وبعض أنصار المشروع نصب أعينهم على الرغم من أنه لا سبيل إلى تنفيذ كل ماتعهدوا به » .

وهذه الجملة الأخيرة هى التى كشفت القناع عما كانت تعتقده الحكومة البريطانية — أو عما كانت تتظاهر باعتقاده — من أن الفرنسيين كانوا والوالى على اتفاق ليحفروا خندقا يبلغ من حيث الطول والعرض حداً يعترض طريق القوات التركية إذا فكرت فى التقدم إلى مصر عن طريق سوريا . وسيأتى يوم فى الحرب العالمية ١٩١٤ — ١٩١٨ تدافع فيه إنجلترة نفسها عن مصر أمام تركيا ، وتحمد المقادير التى جعلت من قناة السويس حائلا بين الأتراك وبين غزوهم مصر . إن التغيرات السياسية تستتبع دائما تغيرات فى وجهات النظر .

وعلى الرغم من أن كلمات پالمرستون كانت تحمل فى أطوائها إهانات وجهها لمسيو دى لسبس ، وعلى الرغم من أن پالمرستون ردد هذه الكلمات ثانية فى مجلس العموم فى السابع عشر من نفس الشهر ، إلا أنها لم تلقَ ما كان يتوقعه لها من صرف الجمهور الإنجليزى عن المشروع . وعلى الضد من ذلك

حدث من الأحداث ما أقنع الناس فى إنجلترة بأهمية المشروع . فقد نشبت « فتنة الهند » واضطرت الحكومة إلى أن تسرع فى إرسال الجنود من الطريق البرى : من الاسكندرية إلى السويس . وقد أيد ذلك مشروع القناة كل التأييد . فكتبت الديلى تلغراف فى ٢ من أكتوبر سنة ١٨٥٧ :

« وكذلك تعترف الحكومة بأن طريق السويس هو خير طريق للمواصلات مع الهند . وبعد أن كانت تقاومه مقاومة عنيدة ، أكرهتها الحاجة إلى أن ترسل عن هذا الطريق بعض الفرق التى أسرعت بها لتساعد جنودنا البواسل فى الهند . وليس أدل من ذلك على أن الحكومة تعترف اعترافاً تاماً بأن مشروع مسيو دى لسپس ذو نفع كبير . والعمل الذى قامت به الحكومة يحمل فى طياته حكما يدحض آراء لورد بالمرستون ولورد ستراتفورد دى ردكليف حينما عارضا هذا المشروع . »

وتقدم مستر جلادستون مؤيداً القناة ومعارضاً بالمرستون . فقد تحداه فى ذلك حين قال :

« ليس فى أوربا دولة واحدة لم تعلن أن معارضة إنجلترة لهذا المشروع لا تقوم على أساس صادق ، وأنها لم تكن إلا سياسة تقوم على الأنانية .. أليس من الواضح كل الوضوح أن أوربا جميعاً سوف تستنتج أن السبب الأساسى فى معارضتكم إنما يرجع إلى أنكم تحسبون أن القناة سوف تضر بالإمبراطورية البريطانية ، وأن المصالح التركية التى تتظاهرون بالدفاع عنها ما هى إلا ذريعة للنفاق أقحمتموها إقحاماً لتسوغوا بها سياستكم ؟ » .

ومضى جلادستون فى حديثه فأثبت أن إنجلترة ستستفيد من القناة أكثر مما تستفيد أية دولة أخرى . ولكن ظلت بريطانيا على الرغم من

ذلك تضغط على السلطان ضغطاً لا ينقطع حتى تحول بينه وبين إبرام العقد .

وأمام ذلك كان لابد من القيام بخطوة أخرى . فقرر دى لسپس أن يفتتح الاكتتابات لشركته وأقبل الناس على الأسهم إقبالا شديداً فيه كثير من الحماسة . وأخذ نصفها فى فرنسا وحدها . وكان مما يدل على الشعور العام فى أوربا أن كثيراً من الناس قد اكتتبوا ليسجلوا احتجاجهم على موقف بريطانيا الرسمى . وقد أصاب جلادستون فيما ذكره .

وحينما حصل دى لسپس على رأس المال المبدئى عزم على أن يبدأ بتنفيذ خططه . كانت الوزارة التركية قد اعترفت فى مبدأ الأمر بفائدة المشروع ، فرأى دى لسيس أنه يمكن اعتبار القناة مشروعا داخلياً مصريا بقدر ما كانت السكة الحديدية مشروعا داخلياً مصريا . ولذلك لم يرَ أنه فى حاجة إلى أن ينتظر تصديق السلطان على العقد . وفى ربيع سنة ١٨٥٩ اتخذ خطوات ليبدأ العمل .

وقد فزع الوالى من هذه الحركة ، وفزعت الحكومة البريطانية أشد مما فزع الوالى . لكن العمل سار إلى الأمام على الرغم من أن الظروف اشتدت إلى الحد الأقصى . حتى أن دى لسپس - وهو الذى طالما كان متفائلا — اضطر إلى الاعتراف بأنه لا يستطيع النجاح إذا ظل وحيداً بلا عون . واستهلكت بعض المصروفات من غير أن يلقى كفاءها من التقدم . وخال أن الفشل الذريع . الذى تنبأ به بعضهم قد أوشك أن يحيق به .

فلو أن الحكومة الفرنسية تقدمت فى تلك الفترة لتأييد المشروع لاستطاعت أن تبطل حيل الحكومة البريطانية ، ولاستطاع الوالى أن يستعيد الثقة التى كادت تزول . وأصبح الأمر حرجا يدعو إلى الاهتمام

العاجل ؛ لأن الباب العالى أصدر تعليمات إلى الوالى بوقف كل العمليات التى تتصل بالقناة . واضطر محمد سعيد إلى تنفيذ هذه التعليمات . فهل كانت هذه هى النهاية التى ينتهى إليها مشروع عظيم مثل هذا ؟

ولجأ دى لسپس إلى الأمبراطور نابليون الثالث فتوقف كل شىء على قرار عاهل فرنسا .

سأله الأمبراطور قائلا : لِمَ يُعارض مشروعك كثير من الناس يا مسيو دى لسپس ؟

— مولاى ! إنهم يحسبون أن جلالتكم لن تؤيدونا .

ثم فكر الأمبراطور قليلا وقال : اطمئن ! يمكنك أن تعتمد على مساعدتى وحمايتى .

وكذلك أُنقذ الموقف وحيل بين المشروع وبين الإنذار النهائى الذى صدر من تركيا . وجُمع العمال المصريون الذين نُصّ على استخدامهم فى عقد الامتياز ، واستؤنفت عمليات الإنشاء . وفى ١٨ أكتوبر سنة ١٨٦٢ دخلت مياه البحر الأبيض بحيرةَ التمساح .

قد تبدو هذه الكلمات مجملة ينقصها التفصيل ؛ لكنها لاتصوّر ما كان عليه هذا العمل من ضخامة كان لها وقع حتى فى نفوس الإنجليز . فقد حفرت القناة فى إقليم رملى قفر يكاد يخلو من الماء . وكان لابد من بادىء الأمر أن تحفر قناة عذبة من النيل إلى بحيرة التمساح ، ومنها إلى ميناء البحر الأبيض المتوسط الجديدة التى سميت « پور سعيد » حتى يمكن لآلاف العمال المشتغلين فى هذا العمل الكبير أن يستمدوا ماء الشرب . وكانت پور سعيد نفسها تُنشأ على مستنقعات سالفة فى بحيرة المنزلة رُدمت بما كانت تُخرجه

السكراكات من تربة الأرض عند حفر القناة .

على أن هذا النجاح الظاهر الذى لقيه المشروع لم يزد الحكومة البريطانية إلا عزما على تأخيره بل على التخلى عنه إن أمكن ذلك . لذلك عاودت استخدام الضغط المستمر فى القسطنطينية حتى تقوم تركيا بما يحرج الشركة . وصورَ لتركيا أن تتدخل لمنع اثنتين : أولاهما تنازل مصر للشركة عن أرض مصرية فى منطقة القناة ، وثانيتهما استخدام عمال من المصريين أكرهوا على العمل . وقد قيل فى ذلك إن استخدام هؤلاء العمال قد حرم مصر خدمات ٦٠٫٠٠٠ عامل كان يمكن أن تفيد منهم البلاد إذا اشتغلوا فى شئون أخرى . وعلى الرغم من أن السفير الفرنسى قد احتج احتجاجا حاراً ، فقد أرسل الباب العالى مذكرتين فى ٦ إبريل سنة ١٨٦٣ : أولاهما للسفيرين العثمانيين فى لندن وباريس والأخرى لوالى مصر . وقد جعلت تركيا أمر التصديق على عقد الامتياز معلقاً على شرطين هما إرجاع الأرض إلى مصر وإلغاء العمل المسخر الذى يساق إليه العمال المصريون .

وكان قد توفى سعيد باشا صديق دى لسبس فى ١٨ من يناير سنة ١٨٦٣ . لكن خلفه اسماعيل باشا كان قد أقام نفسه لحسن الحظ نصيراً جريئاً من أنصار القناة فقد قال لدى لسبس : « لا أستحق أن أكون والى مصر إن لم أكن أكثر منك انتصاراً للقناة » .

لكن انتصاره للقناة لم يكن ليخفف من هول الإنذار النهائى الجديد الذى أرسله الباب العالى فى يوليه سنة ١٨٦٣ . وقد عززته مذكرة أخرى أصر فيها الباب العالى على أنه يجب أن توافق الشركة على الشرطين المذكورين فى خلال ستة أشهر وإلا اضطر لاستخدام القوة لوقف العمل . وكان على

الوالى والشركة أن يتفقا معاً حتى يجدا طريقة للعمل — وهو ما كان يحرص عليه الفريقان .

وانتقلت المفاوضات إلى باريس . وطلبت الشركة إلى الأمبراطور فى ٦ من يناير سنة ١٨٦٤ أن يكون حَكَماً ليحمى رأس مال فرنسى ضخم استُهلك فى هذا العمل ووافق نابليون ؛ وعيّن فى مارس لجنة عهد إليها ببحث المسألة المعروضة . ولم يأتِ الخامس عشر من إبريل حتى كانت اللجنة قد انتهت من بحث موضوع التحكيم . ووقّع دى لسپس على البحوث نيابة عن الشركة ، ووقّع عليها نوبار باشا نيابة عن الوالى . وأعدت هذه البحوث لتُعرض على الإمبراطور فى يونيه ؛ وأصدر الإمبراطور حكمه بناء على هذه البحوث فى ٦ من يوليه .

كان فى العقد اتفاق واضح على استخدام العمال المصريين . وتنازلت الشركة عن حقوقها فى ذلك مقابل تعويض مالى يبلغ ٣٨٫٠٠٠٫٠٠٠ فرنك أما من حيث مسألة الأرض فإنه كان على الشركة أن تعيد إلى مصر ١٨٠٫٠٠٠ فدان من برزخ السويس فى مقابل تعويض آخر ؛ واحتفظت الشركة بجزء ضيق من الأرض على حافتى القناة يبلغ ٣٠٫٠٠٠ فدان . وكان جزء من الأرض التى فيها قناة المياه العذبة قد آل إلى الحكومة المصرية ؛ فكان على الشركة الآن أن تتخلى عن الجزء الأخير بين بحيرة التمساح والسويس . وتقرر فى نفس الوقت أن تظل الشركة تنتفع بكل الطرق المائية الحيوية حتى تكتمل القناة وتصبح صالحة للملاحة . وقد بلغت جملة التعويضات التى كان على الحكومة المصرية أن تدفعها ٣٫٠٠٠٫٠٠٠ جنيه أو أكثر ، وكان يجب أن تدفعها للشركة فى مدى خمسة عشر عاما .

ولما قبل الطرفان هذه الاتفاقات لم يعد هناك حجة للباب العالى فى عدم التصديق على العقد فقد أرضيت كل طلباته . وعلى الرغم من ذلك فإن السلطان لم يعتمد العقد إلا فى ١٩ من مارس سنة ١٨٦٦ . وبذلك انتهت حيل بريطانيا التى كانت تريد أن تعرقل بها مشروع القناة .

وكذلك استطاع دى لسبس أن يتغلب على كل صعوبة لقيته ، وكل أزمة جبهته ، بما استمسك به من الصبر والمثابرة والإيمان المكين . وبرهنت الأيام على أنه لم تكن قناة السويس مشروعا خياليا ، بل إن مخاوف الساسة أنفسهم هى التى كانت مخاوف خيالية . وهنا درس ينبغى أن نتعلمه ، فإن النيات السيئة التى تدعى بعض الأمم أنها تسيطر على الأمم الأخرى لا تكاد تقع إلا فى وهم السياسيين المتحيزين . وقد تكبر هذه المخاوف فى نفسية الجمهور فيتخذ الناس وجهة من العداء الجنسى ليس الدافع إليها إلا ما اختلقه السياسيون من مخاوف لا أصل لها . وفى قضية قناة السويس انتصرت فكرة عليا على ما اختلقه دعاة التعقيد ممن أغرموا بوضع العقبات .

وحينما أطلقت القناة من تلك القيود الحكومية التى اصطنعتها المعارضة سار إنشاؤها قدما . واستبدل العمال الذين أعفوا من العمل بآلات حديثة ؛ واستمرت أعمال الحفر من بحيرة التمساح جنوبا ومن السويس شمالا حتى التقت مياه البحر الأبيض المتوسط بمياه البحر الأحمر عند البحيرات المرة فى صيف سنة ١٨٦٩ .

وافتتحت قناة السويس رسميا فى ١٧ من نوفمبر من نفس السنة ، وحضر الاحتفال أمراء وأميرات من البيوت المالكة كما حضره أفراد ممتازون . وأجمعت أوروبا على أن هذا العمل الذى نجح أخيراً سيكون عالميا فى الفوائد

التى سيعود بها على الناس . وسار موكب فى القناة مكون من سبع وستين سفينة يتقدمه اليخت الإمبراطورى « النسر » وعليه الإمبراطورة يوچينى ودى لسبس . وبدأ الموكب من بورسعيد ، وبعد ليال قضيت فى بحيرة التمساح والبحيرات المرة ، وصل الموكب السويس فى الساعة الحادية عشرة من صباح ٢٠ نوفبر ، وقد علقت على ذلك الجريدة الرسمية فى باريس قائلة : « لقد تحققت الآمال العظيمة التى انعقدت على هذا المشروع الخطير مشروع وصل البحرين » .

(٥)

لعله من الإنصاف لإنجلترة أن نذكر أنها بعد أن ظلت تعارض المشروع لأسباب سياسية خاطئة حاولت جهدها أن تصلح من أمر ما أفسدته إصلاحا شريفا حينما تبينت أى خطأ كانت قد ارتكبته . فكتب إيرل كلارندن وزير الخارجية إلى دى لسبس خطابا يقول فيه :

« إن الافتتاح الموفق الذى أصابته قناة السويس قد استقبله العالم أجمع بتمام الرضى . وإنى إذ يكون لى الشرف بأن أهنئكم وأهنىء الأمة والحكومة الفرنسية على اهتمامها بمشروعكم اهتماما عميقا لم يتزعزع ، فإننى أعلم أننى أمثل عواطف أبناء بلدى تمثيلا صادقا . وعلى الرغم من العقبات المتعددة الأشكال التى كان عليكم أن تجاهدوها ، فقد لقيتم أخيرا نجاحا عظيما جزاء لكم وفاقا على عزمكم الصادق الذى لم يعرف الكلل . وإنى لأجدنى مخلصاً فى سرورى إذ أقوم بنقل تهنئات حكومة جلالة الملكة إليكم على إنشاء طريق جديد للمواصلات بين الشرق والغرب ، وعلى الفوائد السياسية

والتجارية التى تتطلع إليها فى ثقة نتيجة لمجهوداتكم » .

ومنحت الملكة دى لسبس الصليب الأكبر من أوسمة نجمة الهند ، ونُصّب مواطنا فى لندن فى حفل حافل عقد فى قصر البلور .

على أنه لم تكد تسكن ضجة الاحتفالات وصيحاتها حتى التفت بطل الساعة وشركته إلى صيحات أخرى أشد صخبا وأكثر نشازا . كانت هذه صيحات أصحاب الأسهم . فقد حسب هؤلاء أن أرباحهم سوف تفيض عليهم من غير انقطاع حالما يفيض ماء القناة . لكن آمالهم تلك لم يكن مصيرها إلا الخيبة . فقد كان من أثر الصعاب التى قامت حيال القناة أن تضاعفت نفقات المشروع وزادت كثيراً على ماقدر لها أول الأمر . وغطى جزء من العجز حينما استولت على مبلغ آخر دفعته مصر أيضا للشركة نظير تنازلها عن بعض الحقوق الأخرى ولكن على الرغم من كل ذلك فقد بقيت الشركة فى حاجة إلى ١٠٠ مليون فرنك لتغطى كل النفقات . حقا لقد جمع هـذا المبلغ بعد أن عُقد قرض فى سنة ١٨٦٧ — ١٨٦٨ لكن رأس المال العامل أصبح بعد ذلك قليلا ، وكان من المنتظر أن تأتى القناة على الفور بدخل كبير يعدل المصروفات ويدفع منه متأخر الأرباح ؛ لكن أصحاب السفن وشركات النقل لم يسرعوا إلى الانتفاع بهذا الطريق المائى الجديد ؛ ولم يمر بالقناة فى سنتها الأولى إلا خمسمائة سفينة ، ولم تأت إلا بدخل مقداره ٤٫٣٤٥٫٧٥٨ فرنك .

وبلغت الأزمة المالية مرحلة حرجة . وتجاوبت صيحات الكُتّاب عن « متاعب قناة السويس » ، و« تفاهة النتائج » و « خرابها العاجل» . وكان لا بد من إصدار سندات أخرى . فوضعت هذه فى السوق ، وأقر الخديوى ضريبة إضافية على الرسوم مقدارها فرنك واحد عن كل طن

ليضمن هذه السندات . على أنه لم يصرف من هـذه السندات إلا بمقدار ما وضع حداً للأزمة ؛ ثم ظل الدخل يتحسن بعد ذلك حتى أقبلت الشركة على عصر من الرخاء .

على أنه لم تـكن تخلو هذه الحال المرضية مما عقـد الأمور بعد ذلك . فقد ارتفعت شكاوى أصحاب السفن من الطريقة التى اتبعت لقياس حمولة السفن ، عند محاسبتها على الرسوم . ورأى الباب العالى أن يدعو مؤتمراً فى القسطنطينية يبحث هـذه المسألة وانعقد المؤتمر فى أكتوبر سنة ١٨٧٣ وأصـدر تقريراً فى ديسمبر نصح فيه باتباع طريقة خاصة لتقدير الحمولة على أن يصرح للشركة أن تزيد ضريبة مؤقتة . وقبلت الشركة قرارات المؤتمر بعد نقاش فى مدة هذه الضريبة . وبدأت تنفيذها فى ربيع سنة ١٨٧٤

كانت هذه الأزمات التى حاقت بالشركة فى أول أمرها تتصل اتصالا وثيقاً بشئون أخرى أبعد مدى من مصالح أصحاب الأسهم والسندات ، أو العملاء الذين يسيّرون سفنهم فى القناة . فماذا عسى أن كان يحدث إذا أفلست الشركة ؟ ومن الذى كان يمتلك القناة ؟ هل يمكن أن تباع ؟ كان الناس يسألون هذه الأسئلة وكثيراً من أمثال هذه الأسئلة .

حينما تمت قناة السويس أصبحت جزءاً من جغرافية العـالم الطبيعية والسياسية . فقد وصلت بين بحرين ، وفصلت بين قارتين . وكان مصيرها شأناً من الشئون الدولية . وقد أبدى اقتراح خطير فى بعض الدوائر الدبلوماسـية الإنجليزية ، وهو أن تتقدم الحـكومة البريطانية فتشترى الشركة وتحصل بذلك على سـيطرتها على القناة . وقيل إن الخديوى كان يؤيد شركة إنجليزية لتحصل على عقد الامتياز . فلو أنه كان من الممكن أن

ينتقل عقد الامتياز بهذا الشكل لكان ذلك خرقاً للمبدأ الذى قام عليه المشروع . كانت القناة فى هذه الظروف لا بد أن تؤول إلى سلطة دولة بمفردها ؛ وهو ما كانت تخشاه الحكومة البريطانية نفسها فى العهد الماضى .

حتى دى لسبس نفسه ، وهو يجاهد هذه الصعاب المالية ، ذهب إلى حد أن اقترح على الخديوى أن تباع القناة لدول أوربا البحرية مجتمعة . وقد كان يأمل بذلك أن ينقذ الموقف ، وأن يضمن بذلك أن تصبح القناة على الدوام دولية محايدة .

لكن الباب العالى كان على حق حين أوضح أنه « لا يمكن من جهة المبدأ إقرار بيع القناة ، أو تكوين إدارة دولية فى أرض هى مِلك له . حتى مسيو دى لسبس نفسه ، لم يكن له الحق فى إثارة مسألة تلك حقيقتها . فشركة قناة السويس شركة مصرية ، وهى بهذا الوصف خاضعة لقوانين الإمبراطورية العثمانية وعاداتها » .

كانت القناة مِلْكاً لمصر ، وكانت تعمل بمقتضى مرسوم بعقد امتياز تكونت بمقتضاه شركة مصرية . وهذه الشركة تستطيع أن تتنازل عن عقد الامتياز أو تحصل على تجديد له ؛ لكنها لا تستطيع بأى شكل آخر أن تتصرف فيه .

وحينما أبدى الباب العالى هذا الرأى كان ذلك علاجاً مؤقتاً لهذه المسألة . لكن اقتراحات أخرى تدور حول دولية القناة كانت قد أبديت من الجانب البريطانى . فقد ذكر لورد دَرْبى فى مجلس اللوردات فى سنة ١٨٧٤ أنه لن يعارض إذا عُهد بإدارة القناة إلى نقابة دولية ؛ ثم أعاد هذا التصريح فى السنة التالية بعد أن كانت الحكومة البريطانية قد اشترت

نصيب الخديوى من الشركة . كذلك أعلن لورد فَرَرْ وزير التجارة « أنه لا نهاية لهذه التعقيدات والصعاب ما بقى هذا الطريق العالمى العظيم فى أيدى شركة خاصة » . كانت هذه نبوءات بعيدة التحقق ، لكنها اقتراحات أبديت عن دولية القناة . وهى جديرة بالذكر قبل أن ندرس بعض الظروف الدولية التى سنعالجها فيما بعد .

واشترى دزرائيلى من الخديوى نصيبه من أسهم شركة القناة ، وكانت ١٧٦٫٦٠٢ سهماً . وقد أبى كثير من الكتاب إلا أن يحيطوا هذا الحادث بجو مسرحى ؛ وحق لهم ذلك . فهم قد أخذوا وصف هذا الحادث عن دزرائيلى نفسه واتبعوا فى سرد أخباره نفس أسلوبه الروائى . وحينما كان يصفه هو نفسه تحدث كثيراً عن « البعوث السرية التى تنقلت فى كل ركن من أركان الأرض » . لكن الحق أن العنصر الروائى إنما كان فى السرعة التى انتهت بها تلك الصفقة . « فلم يكن هناك تدبير مبيت فى هذا الأمر » كما قال لورد دَرْبى .

قضى الخديوى عشرة أعوام قبل هذا الحادث وهو يستدين استدانة مفرطة ، بمعدل سبعة ملايين جنيه فى العام بأرباح باهظة . وفى خريف سنة ١٨٧٥ وجد خزانته عاجزة عن أن تقوم بتعهداته العاجلة التى كانت مددها قد أوشكت أن تحل . لذلك اضطر إلى البحث عن طريقة يستطيع أن يحصل بها على مبلغ كبير من المال . ولم يكن بين يديه من الموارد إلا أسهم القناة . ولم يفكر فى مبتدأ الأمر فى بيع هذه الأسهم إنما أراد أن يضعها ضماناً لسلفة يتقاضاها من أحد المصارف التى كانت تعامله . لكن عصبة من الماليين الفرنسيين عرضوا عليه أن يشتروها على الفور . ولم

تستطع هذه العصبة أن تجمع هذا المال اللازم وكان الخديوى قد غيّر نواياه من حيث رهن الأسهم وقرر أن يبيع . ولحظ چنرال ستانتون قنصل إنجلترة العام فى مصر هذه الحركات . وأرسل تقريراً إلى حكومته عن هذه المفاوضات . وأرسلت إليه الحكومة أن يبلغ الخديوى « أن حكومة جلالة الملكة تميل إلى الشراء ، إذا كانت الشروط مرضية » . كان ذلك فى ١٧ من نوفبر سنة ١٨٧٥ ولم يأتِ الثالث والعشرون من هذا الشهر حتى أرسل ستانتون برقية يقول فيها إن بريطانيا العظمى قد عُرض عليها الشراء بمبلغ ١٠٠٫٠٠٠٫٠٠٠ فرنك (٤٫٠٠٠٫٠٠٠ جنيه) ، وأنه كان ينتظر رداً فى الخامس والعشرين .

وفى اليوم التالى ردّ عليه لورد دَرْبى ببرقية أخرى مبلّغاً إياه أن يعقد الصفقة عند هذا العرض ، وفى اليوم الذى يليه استطاع ستانتون أن يرد ببرقية أخرى يعلن فيها أن الاتفاق ببيع الأسهم قد وقعه الطرفان .

ولا شك أن دزرائيلى كان القوة الدافعة وراء هذه الصفقة . فقد صمم من أول الأمر ألا يدع هذه الأسهم تؤول إلى دولة غير بريطانيا . وكان له أن يفخر بما بذله من جهد بعد أن تمت الصفقة . فإنه لم ينجح فقط فى إقناع زملائه من الوزراء المعارضين بل لقد أفلح أيضا فى أن يجد فى « روتشيلد وأولاده » بيتاً مالياً يستطيع أن يمده بالمال اللازم لهذه العملية التجارية . وقد كان لا بد من معونة بيت كبيت روتشيلد لأن البرلمان كان فى عطلة ، فلم يكن يستطيع أن يخول الحكومة سلطة صرف المال اللازم . وحينما اجتمع البرلمان فى فبراير سنة ١٨٧٦ لقيت الحكومة نقداً مراً قبل أن تحصل على نتيجة تؤيدها فى مسألة الشراء .

على أنه مالبث شراء الأسهم أن أصبح أمراً محبباً إلى الجمهور فى بريطانيا العظمى . فقد علم النـاس على اختلاف طبقاتهم — من الملـكة إلى أقل رعاياها — أى خير جنته الإمبراطورية من حيث النفوذ المنوى والفـائدة العملية . وتلقى الرأى العام الأوروبى المسألة بكثير من الرضى . فقد قالت الجريدة الإيطالية « أوبنيونى » : « يخيل إلينا أنه عمل يدل على مهارة سياسية عظيمة ، وأن حكومة مستر دزرائيلى قد برهنت على مالها من حسن التدبير وسعة الحيلة » أما دى لسبس فقد صار راضياً كل الرضى حيث قال :

« إن الأمة الانجليزية لتتقبل الآن نصيبها فى القناة وهو ماخصص لها واحتفظ به احتفاظا وفيا منذ المبدأ . وإذا كان لهذا العمل أية نتيجة فهى عندى أن الحـكومة البريطانية ستتخلى عن وجهة العداء القديمة التى اتخذتها ضد مصالح أصحاب أسهم القناة الأولين . وقد ثابر هؤلاء حتى اليوم مثابرة كريمة ، وأبدوا نشاطا عظيما ، ووجهوا توجيها حسنا فى نفس الوقت . لذلك أعتبر المصلحة المتبادلة التى توشك أن تنعقد بين رأس المال الإنجليزى ورأس المال الفرنسى حادثاً له أسعد الوقع فى نفسى . وستقوم قناة الملاحة العالمية على هذا الأساس بخدماتها فى جو من السلام والأمن » .

ولا شك أن حصول إنجلترة على نصف أسهم قناة السويس تقريباً قد أدى إلى أن تندمل الجراح القديمة بين فرنسا وانجلترة مما كانت قد سببته المسألة المصرية . وقد أعلن كليمنصو فى خطاب له فى المجلس النيابى الفرنسى فى يونيه سنة ١٨٨٢ « أن بريطانيا العظمى وفرنسا تشتركان فى مصلحتين رئيسيتين : أولاهما حرية قنـاة السويس وثانيتهما إدارة الشئون المصرية إدارة صالحة » . وقد نشأت هذه الشركة فى المصالح نتيجة لإسراف الخديوى .

ففى ربيع سنة ١٨٧٦ وُحِّدت الديون العديدة التى استدانها إسماعيل فأصبحت دينا عاما يبلغ ٩١٠٠٠٠٠٠ جنيه. وقد كان هذا إجراءً اتُّخذ لينظم حالة الفوضى التى آلت إليها مالية البلاد. ثم وضعت أمور الدخل والخرج فى مصر تحت مراقبة ثنائية بين إنجلترة وفرنسا. وجدّدت هذه المراقبة الثنائية فى سنة ١٨٧٩ بعد أن خُلع إسماعيل وخلفه توفيق. وكان ممثلا الدولتين فى هذا الظرف ميجر بارنج (لورد كرومر فيما بعد) ومسيو دى بلنيير.

لكن هذه التدابير التى أريد بها أن تُصلح أمر الحكومة المصرية وأن تحمى مصالح حملة الأسهم والسندات الأوربيين لم تكن لتدوم. وقد انتهت بأسرع مما قدر لها. ذلك بأن روح القومية المصرية قد نشأت وحينما أدرك المصريون المدى الذى بلغه الأجانب فى إدارة بلادهم، وتسيير شئونها، ثارت العاطفة الوطنية، وظهر السخط واضحا فى الجيش المصرى، واندفعت حركة عسكرية ومدنية ضد التدخل الأجنبى حينما تزعمها القائمقام أحمد عرابى. وسرعان ما انقلبت هذه الحركة القومية إلى ثورة ضد سلطة الخديوى، وأصبح من اللازم أن تقوم إنجلترة وفرنسا بتدخل مشترك لحماية مصالحهما.

ونشبت فتنة الاسكندرية فى ١١ من يونيه سنة ١٨٨٢ قُتل فيها خمسون أوربيا. ولم يكن يريد السلطان أن يرسل فرقا من الجيش، وترك الأمر لإنجلترة وفرنسا تتصرفان فيه كيف بدا لهما. وحينما وجد عرابى أنه مهدّد بالغزو بدأ بتقوية حصون الاسكندرية. وأرسل إليه أميرا الأسطولين الانجليزى والفرنسى أن يقف هذه التحصينات ولكن من غير جدوى. ثم فضّلت فرنسا ألا تمضى إلى مدى أبعد من هذا الاحتجاج الرسمى؛ وكانت سياسة التردد التى اتخذها فريسنيه سببا فى القطيعة بين الدولتين. وأكرهت

إنجلترة على أن تعمل وحـدها ، وتلاشت فرنسا سياسيا واختفت من على المسرح المصرى بطريقة تستدعى الرثاء .

وفى الحادى عشر من يوليه ضرب الأميرال سيمور حصون الاسكندرية، وفى ٢٤ منه نزلت القوات البريطانية واحتلت الميناء .

ولا شك أن إنجلترة كانت قدبذلت مافى وسعها لتُشرك الدول فى هذا التدخل . فقد دعت إيطاليا بعد أن ذهبت فرنسا ؛ لـكن إيطاليا رفضت . وقد استطاع لورد جرانفل أن يقول بحق « لقـد فعلنا ما كان ينبغى علينا أن نفعله ، وأظهرنا استعـدادنا لنتقبل الآخرين » . وحينما نشبت الثورة كانت خطراً على حرية الملاحة فى قناة السويس . وكان الخديوى نفسه هو الذى فوّض القوات البريطانية فى أن تحتل مواضع من البرزخ تساعدها على تأمين القناة .

ووصلت الحملة البريطانية فى موعد مناسب لأن عرابى كان قد أصـدر أمره بهدم القناة هدماً مؤقتا . وقال جنرال ولزلى فى ذلك : « لو أن عرابى قد أفلح فى سدّ القناة كما أراد لـكنا مازلنا إلى الآن فى البحار البعيدة نحاول محاصرة مصر . إن تأخره أربعا وعشرين ساعة قد أنقذنا » .

وسحقت الثورة فى موقعة التل الـكبير الحاسمة واحتلت إنجلترة مصر . وانقضى بالاحتلال الانجليزى عهد المراقبة الثنائية ، وفقدت فرنسا مركزها فى الشئون المصرية بما قدمته هى نفسها من الأعمال ، وأصبحت مصر تحت الحماية البريطانية فى كل شىء إلا فى الاسم .

ونتجت من كل هذه الحوادث ثلاث نتائج تتصل بالقناة : أولاها وأقلها خطرا أن إنجلترة قد نالت قسطاً أكبر فى إدارة القناة . وقد كان لها ثلاثة

مقاعد فقط من بين أربعة وعشرين مقعدا فى مجلس إدارة الشركة وذلك بعد أن اشترت أسهم الخديوى . ولكن زادت هذه المقاعد إلى سبعة منذ الاحتلال البريطانى ومنحت هذه المقاعد الزائدة لمندوبى المصالح التجارية البريطانية . وزاد مجموع المقاعد فى نفس الوقت إلى إثنين وثلاثين . وهو العدد الذى قدر لمجلس الإدارة فى الأصل .

وأما ثانية هذه النتائج فهى أن الدول قد اعترفت بأن انجلترة قد أصبحت حارسة للقناة وأنها تقوم عن مصر برعاية البرزخ . كان دى لسبس قد أعلن خلال الثورة العرابية أن نزول القوات الإنجليزية فى السويس يعد « عملا حربياً وفيه خرق منكر لحياد القناة » : وكان دى لسبس فى ذلك مخطئاً لأنه هو نفسه كان قد قدم اقتراحات لمؤتمر باريس سنة ١٨٥٦ يشير فيها إلى « أنه يجب ألاّ يسمح لجنود دولة أجنبية أن تنزل على جانبى القناة إلا إذا وافقت على ذلك حكومة البلاد » . وحكومة البلاد التى كان يمثلها الخديوى هى التى طلبت إلى الجنود الإنجليز أن يحتلوا هذه المناطق . وبعد أن انتهت أعمال الحرب أصبحت المشكلة أكثر تعقيداً . فهل كان يسمح لإنجلترة أن تتعهد القناة من غير أى ضمان تؤديه للدول فى أنها لن تستخدم القناة لتسىء إلى أية دولة أخرى ؟

وقد أدى هذا الموقف إلى ثالثة هذه النتائج التى قلنا إنها نتجت عن احتلال إنجلترة مصر . فقد كانت الحكومة البريطانية على استعداد — أو قل لقد كانت حريصة — على أن تتفق مع الدول الأخرى بما يحفظ للدول حرية مرور سفنها فى القناة فى كل الظروف والأحوال . لكنها أرادت أن تحتفظ لنفسها بحق الدفاع عن القناة إذا أريد الاعتداء على مصر ما دامت ضرورة الاحتلال البريطانى قائمة

ولم يَرُق ذلك للدول الأخرى ذات المصالح الحيوية . فالاحتلال البريطانى عندها كان شيئاً مجهول المدى لا يعرف أحد متى ينتهى ؟

وسارت المفاوضات وئيداً حتى سنة ١٨٨٨ عندما انتهت الدول إلى اتفاق يوفق بين وجوه النظر . فقد قُبل اقتراح فرنسى من شأنه أن تؤلف لجنة من قناصل الدول المتعاقدة فى مصر ليكون لها حق الإشراف على تنفيذ المعاهدة التى رغبت الدول فى عقدها . فلم تكن القناة لتوضع موضع الحياد ، بل لقد وضعت فى موضع بحيث تشترك فى تسييرها الدول الأخرى وتبقى هى فى نفس الوقت جزءاً من مصر

ووقعت هذه الاتفاقية الحيوية فى ٢٩ من أكتوبر سنة ١٨٨٨ فى القسطنطينية . وقعها ممثلو بريطانيا العظمى وفرنسا وألمانيا والنمسا وإيطاليا والروسيا وإسبانيا وتركيا والأراضى المنخفضة . وأبرمتها حكومات هذه الدول بعد ذلك . وهاك البند الأول من بنود هذه الاتفاقية :

« قناة السويس البحرية حرة مفتوحة فى زمن الحرب وفى زمن السلم على السواء ، لكل سفينة تجارية أو حربية ، من غير تمييز بين دولة وأخرى وقد اتفق المتعاقدون نتيجةً لذلك على ألا يتدخلوا فى حرية استعمال القناة لا فى زمن الحرب ولا فى زمن السلم . ولن تكون القناة أبداً خاضعة لاستعمال حق الحصار »

(٦)

كان يُظن أن اتفاقية قناة السويس سنة ١٨٨٨ ستهدىء النقاش المنيف الذى أثارته الدول حول القناة ؛ ولكن كان ذلك الظن بعيداً جداً عن الواقع ، فقد كانت القناة جزءاً من المسألة المصرية ، وكانت مصر نفسها

قد أصبحت جزءاً من مسألة البحر الأبيض المتوسط . وإلى جانب هاتين المسألتين كان هناك ما تحمله الدول من بغضاء لبريطانيا .

وكانت فرنسا والروسيا – وفرنسا بنوع خاص — غير راضيتين عن الاحتلال البريطاني الذي طال أمده . وقد أحس الجميع بحق أن إنجلترة كانت تدعى لنفسها رويداً ما كان لتركيا من حق الولاية على مصر . وعلى الرغم من أن إنجلترة قد أعلنت أن هذا الاحتلال كان مؤقتاً إلا أنه كان من الواضح أنها لن تتزحزح عن مصر . وكانت فرنسا تود فى أول الأمر أن تسترجع ولو قسطاً قليلا مما فقدته من النفوذ بإهمالها المسألة المصرية فى ثورة عرابى . وحينما تبين لها أنها لن تستطيع ذلك مَلَكها الحقد على بريطانيا . ثم حاولت بطرق دبلوماسية أن تحمل السلطان على تأييد حقوق السيادة التى كانت له ، وحاول السلطان تأييد سيادته بأن أصدر أمره إلى مصر بأن تسحب قواتها من شبه جزيرة سيناء . ثم إن تركيا كانت تفكر فى بناء سكة حديدية حربية عبر شبة الجزيرة حتى حافة قناة السويس. واعتبرت بريطانيا أن هذه الأعمال تهدد مباشرة سلامة مصر وقناة السويس ، وكان ردها على ذلك حاسماً من النوع الذى اشتهرت به سياستها . فقد أرسلت إلى السلطان تحذيراً دبلوماسياً ، وأرسلت فى نفس الوقت أسطولا ظهر فى المياه المصرية ليؤيد هذا التحذير ؛ فسلّم السلطان بكل ما طلبته إنجلترة .

كان ذلك فى سنة ١٩٠٦ . وكان قد انقضى عشرون عاما والوزارات الأوروبية تحيك الدسائس من غير انقطاع ضد بعضها البعض . فتشكلت مجموعات جديدة للدول الأوربية وانعقدت (المحالفة الثلاثية) و (المعاهدة الودية) فلم تمر بأوربا فترة أغنى من هذه فى عقد المعاهدات السرية والعلنية :

أما فيما يتصل بسياسة البحر الأبيض المتوسط ، فقد استطاعت إنجلترة نتيجة لشكل ذلك أن تحصل على قبول مركزها فى مصر فى مقابل أن توافق على ما تدعيه فرنسا لنفسها من حقوق فى مراكش وما تدعيه إيطاليا لنفسها من حقوق فى برقة . وكذلك وزعت مناطق النفوذ على الدول ذات المصالح الخاصة . ولكن سرعان ما تزايلت الثقة فى هذه التعديلات الجديدة حينما ازدهرت الفكرة الإمبراطورية الألمانية .

وكانت ألمانيا قد أقبلت متأخرة على ميدان التهافت حول المستعمرات وتلفتت لتجد نفسها وقد حُرمت المواد الخام ، وأنكر عليها المدى الذى أرادت أن تبسط نفوذها عليه . وتطورت تطوراً صناعيا سريعا ، وزادت قوتها الحربية ، فلم تعد تطيق القيود والحدود التى فرضت عليها . وكان مصيرها يقتضى أن يكون لها « مكان فى الشمس » وعقدت العزم على أن تنال ذلك المكان .

ووقفت الإمبراطورية البريطانية ، عقبة أمام كل المشروعات التى دبرتها ألمانيا للتوسع . وما لبثت بريطانيا أن أصبحت عدو ألمانيا اللدود بما كان لها من سيادة على البحار ، ومن ولاية على أبواب الشرق الغنى . وأصبحت سياسة ألمانيا تنطوى على أن تخضع عدوها . ودفعتها هذه السياسة إلى أن تسرع فى بناء أسطول ألمانى قوى ، وإلى أن تحفر قناة كييل ، وإلى أن تسير سيراً اقتصادياً إلى الشرق حيث تستطيع أن تستغل أراضى الإمبراطورية العثمانية الشاسعة — وهى أراض لم تكن قد استغلت بعد .

وكذلك أصبحت ألمانيا خطراً يهدد إنجلترة ويهدد سيطرتها على مصر . ثم إن ألمانيا حاولت أن ترجع الطريق البرى الشمالى الذى اقتحمه ماركوپولو

منذ قرون ، وكان هذا فى نفسه يهدد قناة السويس . كان يمكن أن تظفر ألمانيا بمنافسيها إذا هى أنشأت سكة حديدية بين برلين وبغداد تمتد فيما بعد إلى الخليج الفارسى . وهذه السكة الحديدية — بالإضافة إلى دولة تركية ناهضة تسيطر عليها ألمانيا — كانت مما ييسر على تركيا احتلال مصر من جديد وإخراج الإنجليز منها .

وقد أوضح هذه الفكرة جميعاً كُتاب ألمان مثل دكتور پول روورباخ فى كتابه عن بغداد الذى طبع فى سنة ١٩١١ إذ جاء فيه ما يلى :

« يمكن أن نهاجم إنجلترة ونجرحها جرحاً مميتاً ... فى موضع واحد فقط وهو مصر . فضياع مصر منها معناه انتهاء سيطرتها على قناة السويس وعلى مواصلاتها مع الهند والشرق الأقصى ؛ بل لقد يستتبع ذلك ضياع ممتلكاتها فى وسط إفريقيا وشرقها . ثم إنه إذا غزت مصرَ دولة مسلمة مثل تركيا فقد يكون ذلك خطراً يهدد سلطة إنجلترة على الستين مليوناً من رعاياها المسلمين فى الهند ... لكن تركيا لا تستطيع أن تستعيد مصر إلا إذا أنشأت لنفسها نظاماً للطرق الحديدية فى آسيا الصغرى وسوريا ، وإلا إذا ضمنت لنفسها مركزاً قوياً تقاوم منه هجوم إنجلترة على الموصل . ولن يتأتى ذلك حتى تمتد السكة الحديدية فى الأناضول إلى بغداد ... وكلما زادت تركيا قوة زاد خطرها على إنجلترة إذا قُدر لها أن تكون إلى جانب ألمانيا فى حرب إنجليزية ألمانية » .

وكذلك ترى أن الموقف كان يشبه من وجوه كثيرة موقف الإمبراطورية الفرنسية قبل ذلك بقرن . ففى نهاية القرن الثامن عشر تصادمت أغراض إنجلترة وفرنسا . فكانت فرنسا تريد أن تهدم قوة إنجلترة باستيلائها على

مصر . وكأنما كانت مصر لا تزال مطمح الأنظار ، وكانت — بما أوتيته من مركزجغرافى — محوراً لكل إمبراطورية تفكرفيها الدول الكبرى .

وأوشك التاريخ أن يعيد نفسه . فقد تلكأت إنجلترة ، فلم تدرك تلك الأخطار التى كانت تهدد مصالحها ومواصلاتها الحيوية مع الهند إذا تمت سكة حديد بغداد ، بل لم تجد بأساً من أن تتعاون لإتمام المشروع . لم تدرك أن هناك شيئاً من هذه الأخطار التى كانت تحيق بها إلا فى آخر مراحل المشروع ، وعند ذلك آثرت أن تنسحب . ولما كانت لا تستطيع وقف المشروع وقفاً باتاً تحولت إلى شيخ الكويت لتسيطر عليه . فقد رأت أن سيطرتها على الكويت تسد مسالك السكة الحديدية عند مخرجها إلى الخليج الفارسى . واستمرت المحادثات بين الفريقين ، وانتهت باتفاقية حددت نهاية الطريق الحديدى الجديد عند البصرة ؛ أما امتدادها إلى الكويت فقد ترك لتأذن به بريطانيا العظمى فيما بعد . ونص فى الاتفاقية أيضاً على أن يعين مندوبان إنجليزيان يشتركان فى إدارة هذه السكة الحديدية . وكان محدداً لهذين المندوبين أن يبدآ عملهما فى يونيه سنة ١٩١٤ ؛ لكن الحرب فى هذه الفترة كانت توشك أن تنشب ؛ فلم تبرم الاتفاقية ولم ينفذ ما جاء فيها .

وعلى الرغم من السحب التى كانت تتلبد سريعاً فى الجو السياسى ، وعلى الرغم من أن مصير القناة نفسها كان فى خطر ؛ فقد توفرت شركة القناة على أن تحسن من أمرها . فوسعت جوانبها ، وعمقت أغوارها ، وخفضت الرسوم المفروضة . وفى سنة ١٩٠٨ بدأت منهجاً واسعاً لتحسينها استدعى مبالغ عظيمة . ورأت الشركة أن تتقدم إلى الحكومة المصرية

لتسمح لها بمد أجل الامتياز وهو ما كان يخفف العبء عنها .

كان أمام عقد الامتياز فى تلك السنة ستون سنة أخرى . فاقترحت الشركة أن يمد أربعين سنة أخرى من ١٧ نوفبر سنة ١٩٦٨ إلى ٣١ ديسمبر سنة ٢٠٠٨ . وكانت الشروط المعروضة مما يلائم مصر نفسها ، وكانت بعض الدوائر الوزارية فيها قد أوشكت أن تقبل الاقتراح . لكن كثيراً من المصريين ذوى الرأى لم يروا فى هذا الاقتراح ما رآه غيرهم من المزايا . فذهبوا إلى أن مدّ أجل الامتياز لم يكن فى نفسه إلا مدًّا للتدخل الأجنبى — وبخاصة البريطانى — فى شئون مصر الداخلية . وعرض الاقتراح جميعه على الجمعية العمومية المصرية وعينت الجمعية لجنة تبحث الاتفاق ورفضته اللجنة بالإجماع . وعرض الاتفاق بعد ذلك على الجمعية نفسها فرفضته فى ابريل سنة ١٩١٠ ، ولم يؤيده إلا نائب واحد . وكذلك كان هذا القرار دليلا على روح القومية المصرية الناشئة .

ثم إن نشوب الحرب الكبرى وضع حداً حاسما لكل المسائل التى تتصل بقناة السويس ومركزها فى المستقبل . فأصبحت حمايتها أمراً هاماً يستدعى كل الالتفات .

وكان لابد لمصر — إن طوعا وإن كرها — أن تقف فى صف انجلترة ضد قوات أوربا الوسطى . وكان الخديوى عباس — وهو ممن يميلون إلى ألمانيا — فى القسطنطينية ذلك الحين ؛ وكان يقوم مقامه رئيس الوزراء . واضطرت مصر إلى أن تأخذ الحيطة لتدافع عن طريقها المائى الحيوى أمام ماتهددها من أعمال ألمانيا . فنى إعلان تاريخه ٥ أغسطس سنة ١٩١٤ أمرت الحكومة المصرية أن تخلى منطقة القناة من كل سفينة معادية .

وكان هذا الأمر لازما لأنه كان فى استطاعة أية سفينة من هؤلاء أن تغرق نفسها فى القناة فتسدها سدا محكما يعوق السفن عن الانتفاع بها . ثم إن هذه السفن المعادية كانت تتشبث بمنطقة القناة وتزدحم فى موانيها لتتجنب الأسر استناداً على اتفاقية سنة ١٨٨٨ . وسمح لهذه السفن أن تبرح القناة فى سلام بعد ظهور هذا الإعلان من جانب مصر . وحينما تلكأت فى ذلك أُخذت إلى ما وراء الحد المضروب وهو ثلاثة أميال لتهرب إن استطاعت .

ولا شك أنه قد عمل باتفاقية سنة ١٨٨٨ إلى الحد الذى أمكن عنده تطبيقها . لأن سلامة القناة والمرور فيها بلا عائق كانت من العناصر الجوهرية فى تطبيق هذه الاتفاقية . ولم تبذل أية محاولة للاستيلاء على سفينة معادية داخل حدود الأميال الثلاثة التى نص عليها إلا إذا كان هناك سبب يدعو إلى الخوف من عمل عدائى قد تقوم به السفينة نفسها .

ولم تكد تبدأ الحرب حتى سيطر الأسطولان البريطانى والفرنسى على شرق البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر ، فحال ذلك دون أن تحيق أضرار بالقناة . لأن الأعداء لم يستطيعوا مهاجمتها من البحر .

بل لقد كان يخشى أن تهاجَم القناة من البر وبخاصة بعد أن عرف فى اكتوبر سنة ١٩١٤ أن الأتراك كانوا ينشئون طرقا حديدية فى شبه جزيرة سيناء ، وأن ضباطاً من الألمان كانوا يشرفون على هذه الترتيبات . فهل كانت ألمانيا تنفذ ما فكرت فيه قبل الحرب من تهيئة هجوم تركى على مصر ؟ لقد كانت مثل هذه الخطة مما يبعث على السخرية فى مثل الظروف التى كانت فيها ألمانيا وتركيا . إذ أن تركيا كانت تبدأ مثل هذا المشروع

وليس لها مواصلات ملائمة ، وليس عندها موارد تكفى لتموين الحملة فى هذه الصحراء الجرداء . كان ذلك من رأى جنرال ليمان فون ساندرز مفتش عام الجيش التركى وقد أعلنه وصرح به ؛ ولكن يظهر أن القيادة العليا الألمانية لم تأخذ برأيه . وكتب فون ساندز فيما بعد يقول :

« يخيل إلىّ أن الأفكار التى شاعت فى ألمانيا عن احتمال غزو مصر لم تكن إلا أفكاراً مبهمة غامضة . فهذا الموضع الذى حسبوه مقتل إنجلترة كان فى الظاهر موضوعاً أساء فيه المتعصبون لآرائهم وأصاب الأسطول قسط من هذه الإساءة ؛ هذا على الرغم من أننا نستطيع إنصافاً للأسطول أن نقول إنه لم يكن على علم بالظروف التى كانت تحيط بحملة برية فى أرض تركية فى آسيا » .

غُلب فون ساندزر على رأيه وحاول جمال باشا أن يغزو مصر وأُمّر على الجيش الرابع وكاد يطير فرحا حينما كان يصوّر لنفسه النجاح بعد هذه المغامرة .

وقامت الحملة على قدم وساق قبل أن تعلن بريطانيا العظمى الحرب على تركيا فى نوفبر . لكن الغزو نفسه لم يتهيأ قبل فبراير سنة ١٩١٥ . كان يُنتظر أن تقوم ثورة قومية فى مصر فى الوقت الذى تظهر فيه القوات التركية . فكان يُظن أن الوطنيين المصريين سوف ينتهزون هذه الفرصة ويلقون عن رقابهم نير الحكم البريطانى . وحسب جمال باشا أنه سيحوز النصر معتمداً على هذه الثورة المأمولة ، وعلى عنصر الفجاءة الذى لجأ إليه . لكن الوطنيين فى مصر لم يستجيبوا له ، ولم يكن غزوه غزو الفجاءة لأن المخابرات السرية كانت قد نقلت أخباره إلى الدفاع البريطانى .

وحينما صرحت تركيا بالعداء إلى هذا الحد أصبح من اليسير أن تجتمع فرق الجيش البريطانى فى مصر ، لأن بريطانيا أعلنت مصر تحت الحماية البريطانية . وخُلع الخديوى عباس حلمى ونُصّب أخوه حسين كامل حاكما على مصر واتخذ لقب « السلطان » . ثم إن القنصل العام البريطانى استبدل به مندوب سامٍ ، وانتهت بذلك السيادة التركية على مصر ، واقتربت مصر خطوة نحو الاستقلال . ولعل هذه الحوادث هى التى أثرت أبلغ تأثير فى الوطنيين المصريين .

وتهيأت تركيا للهجوم فتهيأ الحلفاء للدفاع ؛ وقر القرار على أن تكون القناة نفسها خط الدفاع . وتحركت سفن حربية من الأسطولين البريطانى والفرنسى إلى القناة ، واحتلت بعض المواضع فى بحيرة التمساح وفى البحيرات المرة ؛ وحفرت خنادق ليربض فيها الجنود فيما وراء القناة .

وينبغى أن نذكر أن الأتراك قاموا بمعجزة حينما تمكنت قواتهم من أن تعبر هذه الأرض الرملية القفر ، تصحبها مدافع وقوارب حُملت على ظهور الإبل . وكان مقدراً لتلك القوات أن تصل فى ليلة ٢ — ٣ فبراير ؛ وتظاهرت فرق منها بأنها تريد الاسماعيلية ؛ لكن القوة الرئيسية سددت هجومها فى موضع بين طوسون وسيرابيوم . ونشب القتال وظل ناشباً حتى أوشكت الشمس أن تغيب فى عصر اليوم الثالث من فبراير . وأصابت الغزاةَ القادمين خسائر فادحة ولم تستطع عبور القناة إلا زوارق ثلاثة ؛ أما بقية الزوارق فقد تفرقت : فأسر بعضها على الفور ، وتُرك بعضها على رمال الشاطئ الشرقى ، وأُغرق بعضها الآخر تحت نيران المدافع . وكذلك فشل الهجوم فشلا ذريعاً ، وتراجع الأتراك فى الليلة التالية فلم

يتعقبهم أحد . ولم تتعرض القناة بعد ذلك لأى خطر خلال تلك الحرب .

وسار العمل فى القناة خلال سنوات الحرب سيره العادى على الرغم من أن الغواصات الألمانية التى كانت تجوب البحر الأبيض المتوسط أنقصت السفن وجعلتها تحيد عن هذا الطريق .

وتبرز لنا حقيقتان من هذه التجربة القاسية التى عاناها العالم فى الحرب العالمية الأولى : فقد اتضح أنه يمكن الاحتفاظ بروح اتفاقية سنة ١٨٨٨ إن لم يمكن الاحتفاظ بحرفيتها وأن القناة نفسها ، حتى ولو أحسن القيام على إحاطتها بوسائل الدفاع ، لم تكن من الحصانة كما ظُنّ أولا .

وفى نهاية الحرب حلت بريطانيا العظمى محل الإمبراطورية العثمانية وأصبحت ضامنة لشروط الاتفاقية ، وحامية للقناة ، ومشرفة على مصالح الدول البحرية جميعاً . وكان من المحقق أنها لن تسىء استعمال تلك المزايا .

الباب الثانى*

مصر وقناة السويس

(١)

لا بد لنا أن نفرد فصلا نقدر فيه الجهد والمال اللذين بذلتهما مصر فى سبيل القناة . فقد مر بك الباب الأول من هذا الكتاب من غير أن يعنى صاحبه عناية خاصة بما أصاب مصر من أجل قناة السويس . والذى سقناه لك من حديث كان يتصل اتصالا شديدا بالظروف التى حاطت القناة من حيث علاقات الدول بعضها ببعض . أما حديثنا هذا الذى نسوقه الآن فهو تعليق على ما أجمل من حيث العلاقة بين مصر وبين قناة السويس .

وينبغى أن نذكر أن لقناة السويس وجهتين : إحداهما عالمية والأخرى قومية . وقد فصلت الوجهة العالمية بما قدمنا ؛ ولكن لا زالت الوجهة المصرية القومية مبهمة لم تفصل بعد . ويدفعنا إلى الحديث عن هذه الوجهة القومية أننا نريد أن نتم هذا البحث على ما نرضى ، ويدفعنا إليه كذلك أننا نشعر بأن هذه الوجهة العالمية قد طغت على وجهتنا القومية ، وأن حقنا فى قناة السويس ، وتضحياتنا فى سبيلها ربما أنسانا إياها ذلك الجانب العالمى .

وليست قناة السويس عندنا إلا قضية ، وتتلخص هذه القضية فى أن مصر صاحبة حق واضح ؛ وأنها لقيت فى حياتها السياسية ظروفا سيئة

---

* هذا الباب بفصوله جميعا من تأليف المعرب .

حرمتها ذلك الحق ؛ وأنها كانت هدفا لأطماع الدول جميعاً ، وأن بريطانيا احتلتها لأن قناة السويس كانت "طريقاً حيويا للامبراطورية البريطانية ؛ وأنها لم تفد من قناة السويس ما أفادته الدول الأخرى ذات الشأن . ينبغى أن نتتبع أدوار هذه القضية دوراً فدورا حتى نتهيأ لتسلم قناة السويس فى الثامن عشر من نوفمبر سنة ١٩٦٨ وليس ذلك اليوم فى حياة الأمم ببعيد .

***

لقد كان محمد على الكبير يقدر هذا الوزن العالمى لقناة السويس ، لكنه كان يدرك فى نفس الوقت ما كانت تضطرب به السياسة الدولية من حيل وأطماع . كان يعلم أن المضايق فى تركيا الأوروبية هى التى خلقت جانباً من المسألة الشرقية ، وأن حق الدول فى اجتياز الدردنيل والبسفور كان من الأسباب التى جعلت تركيا هدفا للاستغلال الدبلوماسى . لذلك حاول محمد على أن يتخلص من أولئك الذين زينوا له حفر قناةٍ فى برزخ السويس . واستطاع أن يدرك وهو فى الثمانين أن قناة فى السويس لا بد أن تقتطع جزءاً من مصر ، وأن تجرها إلى المآزق التى كانت تضطرب فيها تركيا من قبل . ثم هو قد استطاع أن يدرك القوى المتقلبة الخادعة التى كانت تحيط به ، وأن يرفض مشروع القناة ، وأن يستفيد من الخصومة القديمة بين إنجلترة وفرنسا .

على أننا نعتقد أنه من سوء الطالع أن لم يفكر محمد على فى حفر قناة السويس . ولو أنه فكر فى ذلك لاستطاع أن يتخذ لمصر من الضمانات ما يكفل لها حقوقها كاملة غير منقوصة . بل لعله كان يستطيع أن يجعل القناة — مثل إنشاء القناطر الخيرية — عملا مصرياً خالصا . فالحق إن مهندسيه لينان بك وموجل بك هما اللذان مهدا لهذا المشروع ، وهما —

بوصفهما موظفين بالحكومة المصرية — قد أعدا كل بحوثه الأولى . ولا شك أنه بما أوتى من قوة التنظيم وبعد النظر ، كان يستطيع أن يحفر قناة السويس بل لعله كان يحفرها إذا كان قد تنبأ بأن شركة أجنبية سوف تأخذ امتياز القناة ، وأن هذه المنحة سوف تنقلب التزاما تُقاضى به مصر ، وأن مصر سوف تدفع الجزء الأكبر من تكاليف القناة من غير أن تصيب إلا الجزء الأقل من فوائدها .

لسنا نريد أن نذهب شوطاً بعيدا فى عالم الغيب لكن الحق أن محمداً علياً كان حصيفا ، والحق إنه لو شرع فى حفر القناة لجنّب مصر كثيراً مما أصابها من خيف وجوز ، ولا ستطاع أن يجعل قناة السويس مشروعاً داخليا ، كما اعتبرها دى لسبس فى بعض أطوار المشروع . لكن محمدا عليا كان يعلم أن القوى الأوروبية تتربص بالشرق الدوائر ، وأنها قد حرمته الاستقلال التام حين كان من ذلك قاب قوسين أو أدنى ، وأنه إذا فتحت قناة السويس فسوف ينتقل مركز المسألة الشرقية من ساحل بحر مرمرة إلى ضفتى الطريق الجديد الذى يصل الشرق بالغرب .

* * *

ثم ما هى هذه القوى الأوروبية التى كانت تتربص بالشرق الدوائر ؟ نريد أن نلقى نظرة عاجلة على كل الذى أسلفنا من حديث عن قناة السويس . وسنرى أن فى كل ما طالعناه عنصرين : أولهما : العنصر المادى أو عنصر الاستعمار والتغلب ومدّ النفوذ ، وثانيهما هو ما يسمونه العنصر الدپلوماسى . ولقد تعلم أن بلاد الغرب من أوروپا كانت قد انتهت فى القرن التاسع عشر إلى الإيمان بالمذهب الإمبراطورى ، وأن إنجلترة وفرنسا والنمسا والروسيا ،

ثم ألمانيا وإيطاليا ، كانت كلها تكافح من أجل الاستعمار والفتح ، وأنها كانت وراء المادة حيث كانت . كان قد تطور المذهب القومى خلال القرن التاسع عشر فأصبح مذهباً إمبراطوريا . وكان هذا المذهب الإمبراطورى ينطوى على النفوذ التجارى أولا ، وعلى تأليف شركات لها قوة الاستغلال ثانياً ، وعلى الادعاءات السياسية ثالثا ، ثم على الفتح والغزو والحرب والاستعمار رابعاً ، وكانت مصر من بين بلاد الشرق مركزاً للكفاح بين هذه الإمبراطوريات.

كانت إمبراطوريات الغرب تعتمد كل الاعتماد على استغلال الممالك الضعيفة فى الشرق . وكانت كل إمبراطورية تتخذ لهـا منطقة من مناطق النفوذ . وكانت شركات الاستغلال — ولا زالت — تستغل أملاكها فى هذه البلاد المستضعفة ، وهذا الاستغلال هو الذى يسير جنباً إلى جنب مع أصول الفتح والاستعمار . فإذا استُغلت فى بلد رءوس أموال أجنبية كان ذلك نذيراً بأن تقوم ادعاءات سياسية لا أصل لها ، ثم كان نذيراً بأن تنقلب هذه الادعاءات السياسية فتصبح ذرائع للحرب والغزو والاستعمار . وهـذا هو الذى حدث فى كل البلاد التى استعمرتها دول الغرب الحديثة ؛ وشبيه بهذا هو الذى حدث فى مصر .

ذلك إذن هو العنصر الأول الذى يجب أن ندركه قبل أن ندرس تاريخ العلاقة بين مصر وبين قناة السويس . وهو العنصر الذى كان يدركه محمد على كل الإدراك . أما العنصر الثانى فهو العنصر الدبلوماسى : أو قل الحيلة السياسية ، الذى ورثته أوربا فى عصرها الحديث . فمنذ أن فصل مكيافلى أصول القوة والغدر أصبح من بدائه السياسة أن يكون السياسى ماهراً يصل إلى أغراضه بالطريق المبهم الملتوى . لذلك كان تاريخ العلاقات الدولية

فى القرون الثلاثة الماضية سجلا لأقذر الحيل . وقد نشأت هذه المبادىء الدبلوماسية مع نشأة الممالك الأوربيـة الحديثة ، ثم ما لبثت أن أصبحت من المبادىء المعترف بها فى القانون الدولى . وليس القانون الدولى فى أحسن صوره إلا ذرائع فقهية تعالج المـكر السياسى فى أحيان وتسوغه فى أحيان أخرى .

ويبدو أن محمداً علياً كان يعالج بغريزته هذين العنصرين ، وكان يحتاط لهما كل الاحتياط . كان يعلم أن تركيا قد سقطت فريسة لهذه الامبراطوريات المعتدية ، وأن مصر سوف تصبح فريسة لها إن لم تتذرع بالأناة والحيطة . ولذلك رفض محمد على أن يمنح أى امتياز لحفر قناة السويس ؛ بل فضل أن يحتفظ بالطريق بين القاهرة والإسكندرية علماً منه بأن ثروة الأمم تسير من السويس إلى القاهرة إلى الإسكندرية وبالعكس فتكسب منها مصر ما تـكسب . وقد كان محمد على حصيفاً فيما رأى وفعل .

(٢)

على أن هذين العنصرين اللذين أسلفنا الحديث عنهما هما اللذان يبرزان لنا من وراء تاريخ القناة . ويمثل دى لسبس عندنا الطمع المادى والمـكر الدبلوماسى فى وقتٍ معاً . كان دى لسبس شجاعا ، وكان ذا كفاية ممتازة ، وكان صاحب فـكرة واسعة المدى ؛ لـكنك لا تستطيع بعد أن تدرس تصرفاته جميعاً إلا أن ترى فيه مبشراً لسياسة اسـتعمارية بعيدة . فهو كغيره من المستعمرين لم يكن يريد إلا الاستغلال ؛ وقد دبر أمره فى كل مراحل المشروع بمـا ينم عن روح المتاجرة والمغامرة ؛ ودل فى ظروف كثيرة على أنه دبلوماسى ماهر ، وعلى أنه يستطيع أن يلعب

دورين مختلفين فى وقت واحد ، ولا يتورع عن أن يتخذ الذرائع التى تكفل له بلوغ مراميه . لقد استطاع أن يفاتح الوالى فى أمر قناة السويس فى ١٥ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، وما لبث أن انتزع عقد الامتياز الأول منه فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، واستطاع أن يبدل هذا العقد الأول بالعقد الثانى فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، وهنا تلاشت أكثر المزايا التى كانت لمصر ؛ ويبدو أن دى لسپس هو الذى حرم مصر هذه المزايا القليلة . على أنه كان يحاول بعد ذلك أن ينتزع موافقة السلطان فى الآستانة ، فادعى أمام الوزير الإنجليزى هنالك أنه وكيل الوالى ، وأنه إنما كان يتكلم باسم الوالى فقط . ثم هو يرى أن إنجلترة مصرّة على أن تعارض المشروع فيلجأ إلى الامبراطور نابليون الثالث ليذكّره أنه إنما كان يعمل لمجد فرنسا وحدها . ويعتبر المشروع ذا صبغة دولية ، ثم يرى أنه من مصلحته أن يعتبره مشروعاً مصرياً داخلياً فيبدأ به . وهو يتردد بين أن يعتبره مصرياً ودولياً . وتبلغ به الحيلة بعض أحيان إلى أن يشرع فى وضعه تحت إشراف لجنة دولية . ويشجر بينه وبين الخديوى إسماعيل الخلاف فيبدو منه خلق التعلل والمساومة وانتهاز الفرص ، كما تبدو هذه فى كل تاجر أو مغامر فى السوق . ثم هو يرى فى الصفقة التى باعها الخديوى إسماعيل تآلفا بين رأس المال الفرنسى ورأس المال الإنجليزى . وأخيراً فهو يتعهد لعرابى على أن تكون القناة على الحياد ، وعلى أن أحداً لن يمسها بسوء ، فإذا بشخصيته تتلاشى أمام السفن الإنجليزية التى اتخذت القناة قاعدة لغزو مصر فى سنة ١٨٨٢ . وهكذا ترى أن تصرفات دى لسپس جميعاً كانت تصرفات رجل يجمع بين الفكرة المادية والفكرة الدبلوماسية . وهو بعد ذلك حسن الحظ ، لأنه

يكن يستطيع أن يحفر القناة إلا بمعاونة مصر . وقد فشل فى حفر قناة
بنما لأن العبقرية الفرنسية التى طالما تحدثوا عنها كان يعوزها فى بنما المال
المصرى والجهد المصرى والعمل المصرى .

وهذا المغامر الدبلوماسى هو الذى ساقته الأقدار ليكون « صديقاً »
للمغفور له سعيد باشا . وقد كان سعيد باشا « مصلحاً مستنيراً محباً
للأجانب مشجعاً لهم على العمل فى مصر . غير أنه — على الرغم من فطنته
وحسن نياته كانت طبيعة أخلاقه تحول دون مثابرته واستمراره فى سبيل
الإصلاح ، فقد كان سعيد رجلا سهل الانقياد ، تعوزه قوة العزيمة
والإرادة »[1] . وقد بدا كل ذلك فى السهولة التى منح بها دى لسپس
عقد الامتياز الأول فى نوفمبر سنة ١٨٥٤ . وهذه الظروف التى فصلها
دى لسپس فيما أسلفنا لم تكن ظروفاً تلائم منح امتياز بهذا المشروع
الضخم . وهذه القوى الخفية التى أشرنا إليها هى التى كان يمثلها
دى لسپس فى هذا الموضع من الصحراء . وهى التى وجدت فريسة سهلة
فى سعيد لأنه منح عقد الامتياز من غير تفكير عميق . فأين هذا مما كان
يفعله محمد على ؟ بل أين هذا مما فعله عباس الأول حين اتفق على إنشاء
السكة الحديدية ؟ وأى عقد للامتياز لا يتطلب بعد نظر وتقليب وجوه الرأى ؟
فما هكذا تمنح عقود الامتياز !

ولعلنا إذا قارنا هذا العقد بالعقد الذى أبرمته الحكومة المصرية مع
شركة روبرت ستيفنسن فى يوليه سنة ١٨٥١ لإنشاء خط سكة الحديد بين
القاهرة والإسكندرية لأدركنا أن حكومة عباس الأول كانت على علم تام

(١) عن « تاريخ مصر السياسى » لمحمد رفعت بك ص ١٤٣ .

بتفاصيل المشروع الذى اتفقت عليه . فقد حُددت تعهدات كل واحد من الطرفين ، وحددت التزامات الحكومة تماماً ، ووضحت واجبات روبرت ستيفنسن بالتفصيل . أما الفرمان الذى منحه سعيد باشا صديقه دى لسبس فى نوفبر سنة ١٨٥٤ فقد كان مبهما مجملا ينقصه كثير من التحديد والتفصيل . وهذا الإبهام نفسه ، وهذا السخاء فى المنح ، وهذا الإغفال لحقوق الحكومة المانحة هو الذى جعل العقد كثير المآخذ والمخارج ؛ وهو الذى أقحم مصر فى التزامات كان يعتقد سعيد باشا أنها لم تكن إلا منحاً ؛ ولم يكن يعلم أن وراء كل كلمة أطماعاً تتحفز ، وأن وراء كل فقرة تأويلا كان ينبغى أن يحتاط له .

كان من بين هذه المواد المبهمة كل ما يتصل بالأراضى التى كان منتظراً أن تخترقها قناة السويس وقناة الماء العذب . فقد جاء فى المادة الرابعة « أن تُمنح الشركة الأرض اللازمة التى لا يملكها أشخاص ، مجاناً من غير ثمن » وجاء فى المادة السابعة أنه « فى حالة ما إذا فكرت الشركة فى وصل النيل بقناة تخترق البرزخ بطريق رأسى ، وفى حالة ما إذا اتبعت القناة البحرية طريقاً غير رأسى ، تتنازل الحكومة المصرية للشركة عن الأرض غير المزرعة التى يملكها الدومين العام ، وترويها الشركة وتزرعها على حسابها أو بوساطتها » . ثم لقد حُظّر على الحكومة المصرية أن تستغل هذه الأرض وفُرضَ على الذين يروون أرضهم من الأهالى أن يدفعوا ثمناً معيناً للمياه . كل ذلك كان من بين ما منحه الوالى فى العقد الأول . وقد كان فى كل ذلك مخارج حاول دى لسبس فيما بعد أن يؤولها لمصلحته ولمصلحة أصحاب رءوس الأموال . وحاول أن يصور هذه المنح

فى صورة تعهدات تبادلها والوالى . والحق إنه أخذ كل شىء ولم يعطِ مصر ولا الوالى إلا القليل .

على أن هـذا العقد الأول لم يكن يخلو من المزايا لمصر . ولو أنه كان قد نفذ لخف بعض الغبن الذى وقع عليها . فقد كان من مزاياه الظاهرة أن للحكومة المصرية دائماً أن تعين مدير الشركة ، وأنها تستطيع أن تنشىء تحصينات على حسابها حيث تـكون القناة ، وأنها تتقاضى مبلغاً سنوياً مقداره ١٥ ٪ من صافى الأرباح ، وأنها تستولى على القناة ومنشآتها استيلاءاً تاماً عند انتهاء أجل العقد : ولم يذكر فى هذا العقد الأول شىء عن العمال المصريين ولا عن ضرورة قيامهم بأعمال السخرة ولا عن تعهد الحـكومة بتوريدهم . ولم تحدد الأرض اللازمة لحفر قناة السويس ولا لحفر قناة الماء العذب .

أما العقد الثانى الذى منحه سعيد باشا مسيو دى لسپس فى ٥ يناير سـنة ١٨٥٦ فهو يختلف فى بعض شروطه عن العقد الأول . وهو أقل إبهاما ، لـكن كل جلاء فيه إنما كان على حساب مصر . ويكفى أن تعلم أن دى لسپس هو بنفسه الذى عدّل العقد الأول ، فهو قد حاول أن يحذف بعض المزايا التى كانت تتمتع بها مصر وحاول أن يحدد مساحة الأرض التى تتنازل عنها الحـكومة فجعلها كيلو مترين على ضفتى القناة ، ثم هو قد حاول أن يقحم مصر فى التزامات لم تكن موجودة ، وأن يحرمها امتيازات كان يرجى أن تفيد منها . ثم إن العقد الثانى كان يقضى بإلغاء النصوص الواردة فى العقد الأول مما يخالف أحكام العقد الآخر .

وأول ما أغفله العقد الثانى هو حق الحـكومة المصريه فى تعيين مـدير الشركة ، وفى بناء حصون فى منطقة قناة السويس ، وفى الاستيلاء عند نهاية

العقد على منشئات قناة السويس استيلاء تاما بعد الاتفاق الودى أو التحكيم .
أما ما حدده العقد الثانى فهو كله منح تحدد الأراضى التى تستطيع الشركة أن تستغلها ، والأملاك الأخرى التى كان على الحكومة أن تنزع ملكيتها لصالح الشركة . ثم كان للشركة دون غيرها أن تستغل هذه الأراضى الشاسعة من غير أن تدفع ضرائب لمدى عشر سنين . ولم تكن فى العقد الأول إلا إشارة للتسهيلات التى ترى مصر أن تمنحها الشركة ، وإلى المعاونة التى سيؤديها لها موظفو الحكومة ، ولكن برزت فى المادة الثانية من العقد الثانى فكرة السخرة . فقد وافقت الحكومة المصرية على أن يكون أربعة أخماس العمال من المصريين ، وقد أضيف ذيل لهذا العقد الثانى يوثق عرى هذا التعهد ويشد من أزره . وجاء هذا الذيل بمقتضى مذكرة فى ٢٠ يوليه سنة ١٨٥٦ تعهدت الحكومة المصرية فيها بطريقة أوضح أن تقدم العمال اللازمين عند طلب مهندسى الشركة وطبقاً لحاجة العمل .

كل ذلك كما أسلفنا فتح مجال التأويل واسعاً أمام الشركة . وانقلبت هذه المنحة التى منحها سعيد باشا صديقه دى لسبس إلى تعهد مجحف . وخلقت بهذه الشروط دولة مستقلة إلى الشمال الشرقى من مصر . فقد خولت الشركة من المرافق والمنافع ما لم تستطع شركة أخرى ولا فرد آخر أن يستولى عليه ، وقدر على مصر أن تشترى كل ما بقى من الأسهم بعد التوزيع ، وأن تورد ٢٠٫٠٠٠ رجل للعمل فى حفر القناة من عمالها وفلاحيها . وكان عشرون ألفاً آخرون دائماً على استعداد للرحيل إلى القناة وعشرون ألفاً آخرون راجعين من العمل فى القناة ، فكأنما كانت تستنزف جهد ستين ألف رجل من خيرة رجال مصر . كلهم كانوا يعملون فى

ظروف عصيبة وجو موبوء . وكان عملهم مضنيا كاد يكون محالا لولا أنهم كانوا عمالا مصريين .

ثم حق امتلاك كيلو مترين على ضفتي القناة ، وامتلاك الأرض التي ترويها الترعة الحلوة ، ونزع ملكية الأراضي التي يملكها الأفراد وتحتاج إليها الشركة ، وحقها وحدها في استغلال هذه الأراضي ، وإعفاؤها من دفع الضرائب والمكوس لمدة عشر سنين : كل ذلك كان مما أقحم مصر في التزامات ما كان يجب أن ترتبط بها ؛ بل لم يكن فتح القناة نفسه يستلزمها . وقد أدت كل هـذه الالتزامات إلى التورط في عقد أول قرض في مصر . وكانت القروض الأجنبية فاتحة الأزمة التي انتهت باحتلال إنجلترة ، فسعيد باشا من هذه الناحية هو الذي بدأ هذه الأزمة ولم يكن ذلك إلا لروح التساهل التي أظهرها نحو صديقه فرديناند دي لسبس .

لقد دفعت مصر الثمن غالياً من أجل قناة السويس ، وكانت تستطيع أن تفيد من مركزها لو أن القائمين بشئونها كانوا أكثر حرصاً على حقوقها . على أنه لم يكن الثمن الذي دفعته مالا فقط ولا أرضاً فقط ؛ بل لقد دفعت غزيراً من الدموع والعرق والدماء . وهؤلاء العمال المصريون الذين أنشأوا القناة هم الذين أفلحوا حيث فشلت العبقرية الفرنسية في قنـاة بنما . حقا لقد فشل الفرنسيون في بنما للمرض والوباء والإسراف والرشوة . ولـكن كان في قناة السويس المرض والجوع والعرى والفاقة . وكان فيها الإسراف والعناء . وقد صمد العامل المصري لـكل هذه الآفات فافتتحت القناة على الرغم من الظروف المالية والصحية العصيبة . كان مقدراً على العامل المصري أن يتناول أجراً يومياً مقداره خمسة وعشرون سنتيما ، أي مبلغاً يقل عن القرش الصاغ . وكان من هـذا الأجر اليومي غذاؤه وكساؤه . ولـكن

هل كانت تلك الجموع الحاشدة تتقاضى هذه الأجور على تفاهتها ؟ كلا بل كانت هذه الأموال تأخذ سبيلها إلى جيوب المتعهدين . أما العامل المصرى فقد كان يعمل مسخراً مستعبداً لا يصيب من هـذا الأجر التافه إلا أقل من القليل .

وبعد فسعيد باشا ولاشك هو صاحب قناة السويس ، ومصر ولا شك هى التى جعلت هذا المشروع ممكناً . فقد منح سعيد عقد الامتياز ، وشجع دى لسبس فى كل المراحل الأولى . وسعيد هو الذى وجد الشركة فى أزمة مالية لأنها لم تستطع أن توزع كل الأسهم فاشترى هو الأسهم الباقية وعددها ٨٥٠٦ — ثم العمال المصريون هم الذين بدأوا حفر القناة ، وهم الذين قاوموا كل العوامل السيئة التى دُفعوا إليها دفعاً .

(٣)

كانت هذه هى الحال حينما ولى اسماعيل باشا حكم مصر . كان سعيد باشا قد جعل من مصر شبه ولاية فرنسية ، وكان قد ذهب شوطاً بعيداً فى إرضاء الفرنسيين . وكان صديقه دى لسبس قد أخذ عقد الامتياز مرتين وانتزع مذكرة فى ٢٠ يوليه سنة ١٨٥٦ تبيح السخرة . وقد رأينا كيف كان دى لسبس حصيفاً ماهراً فى كل هـذه الخطوات التى خطاها . فقد بدأ بأن جعل بعض الحقوق لمصر ، ثم أغفل بعض هذه الحقوق ، ثم إنه أباح لنفسه استخدام عشرين ألفاً من عمال مصر . وقد رأينا كذلك أنه كان لشركة القناة أن تملك الماء العذب وأن تستغل رى الأطيان المملوكة للأفراد على جانبيها ، وأن تملك كذلك جميع الأراضى التى ترى أنها فى حاجة إليها لحفر قناة الملاحة وقناة الماء العذب على أن تعفى من دفع أموالها

لمدة عشر سنين ، وقد رأينا أن الحكومة قد أخذت على عاتقها أن تنزع ملكية الأطيان المملوكة للأفراد إذا احتاجت إليها الشركة .

وكان الوالى الجديد من أنصار القناة لكنه كما قال لم يكن يريد « أن تكون مصر للقناة بل أراد أن تكون القناة لمصر » . لقد كان قبل أن يلى الحكم مهتما بشئونه الخاصة معتكفاً فى أملاكه الضخمة ، لكنه حينما أقبل على ولاية الحكم هاله ما رأى من الحيف والجور فى عقدى الامتياز وفى المذكرة الملحقة بعقد الامتياز الثانى ؛ ولم يشك لحظة فى أن سعيداً لم يقرأ كلمة فى أى واحد من هذه العقود .

ولم يكن إسماعيل يعترض على القناة نفسها ، بل كان يعترض على الطريقة التى كانت تُنشأ بها القناة . ويحاول القاضى كرابيتس فى كتابه « إسماعيل المفترى عليه » أن يصوّر لنا تفكير إسماعيل واتجاهه نحو موضوع القناة إذ يقول :

« ليس بالعسير أن يتتبع الباحث تفكير إسماعيل . فكأنه قال فى ذات نفسه : إننى أشد حماسة لمشروع ترعة السويس من المسيو دى لسبس . ولكنى لا أحب الامتياز الذى منح إياه . لأن كلمة «صديقى» قد أفسدته . وقد وقّع عمى عقدَىْ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ و ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ومذكرة ٦ يوليه سنة ١٨٥٦ من غير أن يطلع عليها ، فلقد كان يعمل وهو مغمض العينين وضحى بمصر فى سبيل مصلحة صديقه فرديناند دى لسبس . ومع أننى مستعد أن أعامل هذا الرجل الفاضل بسخاء ، إلا أننى مضطر إلى التفكير فى مصلحة بلادى قبل كل شىء . فامتياز قناة السويس غير قانونى . وقد جاوز سلفى حدود السلطة التى كانت له . فما لم يبرم جلالة

السلطان هذا الامتياز فهو غير كامل . وسأقاوم هـذا الامتياز إلى أن يتم إصلاح ما به من عيب . ومتى تم ذلك سرت بالعمل بكل نشاط »[١] .

فكأنما انتهى إسماعيل إلى أن عقد الامتياز الذى ورثه عن عمه سعيد فى ١٨ يناير سنة ١٨٦٣ لم يكن عقداً قانونياً ، لأن فيه شرطاً أساسياً هو أن يصدّق عليه السلطان ، ولم يكن السلطان قد صدق عليه بعد ، إذ حالت دون ذلك خصومة إنجلترة . ثم أن موقف إسماعيل كان يتفق وموقف إنجلترة من ناحية ، ويتفق وموقف الباب العالى من الناحية الأخرى . كان يتفق وموقف إنجلترة لأنها كانت تحرص على إحباط المشروع بأية وسيلة ، وقد وجدت نقصاً فى عقد الامتياز توسلت به لدى الباب العالى لإحباط المشروع . وكان يتفق وموقف الباب العالى لأن فؤاد باشا الصدر الأعظم كتب إلى إسماعيل فى ٢ ابريل سنة ١٨٦٣ خطاباً سلطانياً فيه ثلاثة مطالب بشأن القناة ، يحتم عليه تنفيذها ويتهدده بالعزل إن أغفلها . وكان أول هذه المطالب أن تكون القناة تجارية محضة ، وثانى هذه المطالب أن تمنع الشركة من الاستيلاء على الأراضى التى على جانبى القناة ، وثالثها أن يبطل استعمال السخرة فى إنشائها .

ولا تحسبنّ أن إسماعيل كان منقاداً لإنجلترة إلى هذا الحد ، ولا تحسبن أنه تأثر من تهديدات الباب العالى . فالحق أنه لم يقف العمل كما طُلب إليه . بل لقد كان إسماعيل صاحب فكرة خاصة عن قناة السويس ، واتفقت فكرته مع سياسة إنجلترة وتركيا . ولكن ما هى الدوافع التى كوّنت رأى إسماعيل ؟ يمتاز حكم إسماعيل باثنتين : بأنه كان شديد الحرص على

(١) « اسماعيل المفترى عليه » ص ٥٠ .

سلطته وبأنه كان يحاول إلغاء الرقيق . فقد كان يحاول أن يجعل استقلاله ملحوظاً حتى عند الباب العالى ، ودفع فى سبيل الاحتفاظ بهذه السلطة المال الوفير للسلطان ولأعوان السلطان . ثم أنه حاول أن يضع حداً للرق ويطارد النخاسة فى كل مكان . وفى سبيل ذلك أرسل سير صمويل بيكر وغيره من الإنجليز فى أواسط إفريقيا ليغزو الرق فى أوكاره . وقد رأى أن عقد الامتياز الذى وقعه سعيد باشا كان يعتدى على سلطة الوالى فى هذين الموضعين . فقد نشأت بمقتضى هـذا العقد دولة مستقلة ذات سلطة واسعة فى الشمال الشرقى من مصر ؛ ثم لقد كانت السخرة التى أيدتها مذكرة يوليه سنة ١٨٥٦ نوعاً من أنواع الرق . وقد ثار إسماعيل على هـذين الالتزامين كما ثارت قبله تركيا وكما أرادت أن تثور إنجلترة . وقد سار فى ذلك وراء ميوله الخاصة ، وصادفت هـذه الميول هوى من إنجلترة للخصومة التى قامت بينها وبين فرنسا على فتح الطريق الجديد إلى الشرق .

ينبغى أن ندرس تاريخ إسماعيل جميعه حتى ندرك موقفه من قناة السويس . لقد كان مقبلا على تأييد سلطته ، وكان يرى أن جزءاً من مصر قد اقتُطع « ولم يكن ليجهل الخطر السياسى الذى يترتب على السماح لشركة أجنبية بامتلاك منطقة واسعة من الأرض فى مصر على ضفاف الترعة التى أذن سعيد باشا لدى لسبس فى حفرها ، وتخويلها سلطة مطلقة على تلك المنطقة ، وتمليكها تلك الترعة العذبة »[1] . ثم لقد ولى إسماعيل الحكم وفى العالم الغربى فكرة عن تحرير العبيد . وكان إبراهام لنكلن قد أذاع منشوره الخاص بتحرير العبيد قبل تولية إسماعيل بسبعة عشر يوما . وكانت الحرب

(١) عن مكاون فى «إسماعيل المفترى عليه» ترجمة فؤاد صروف ص ٥٥ .

الأهلية فى أمريكا قد حولت أنظار العالم إلى مسألة الرقيق . فلا بد أن يكون إسماعيل قد تأثر بهذه الحركة العالمية الكبرى فساءه أن يكون فى مصر نظام معترف به يشبه نظام الرقيق بينما العالم المتمدن يقوم بحملة ضد الرق فى كل مكان .

كيف حاول إسماعيل إذاً أن يتخلص من عقد الامتياز الذى حمل فى أطوائه كل تلك الالتزامات المجحفة . لقد اعتبره غير قانونى لأن السلطان لم يكن قد صدق عليه بعد . وقد أيدت إنجلترة إسماعيل باشا فى موقفه لأنهـا كانت تود الفشل للمشروع جميعه . على أن إسماعيل لم يقف العمل كما طلبت إليه تركيا لأنه كان يريد أن تحفر قناة السويس ، بل لقد أوفد نوبار باشا إلى الآستانة وباريس ليقوم بدعاية غايتها التخفيف من عقد الامتياز . وحينما ذهب نوبار إلى باريس حاول أن يثبت أن العقد غير قانونى وحاول أن يوضح للشركة مطالب مولاه ، وهى تتلخص فى إنقاص عدد العمال الذين تقدمهم الحكومة إلى ستة آلاف ، وزيادة أجورهم إلى فرنكين بدلا من ٢٥ سنتيما ، وإلغاء امتيازات ملكية الشركة للأراضى على أن تتعهد الحكومة بإتمام الترعة العذبة وتعويض الشركة قيمة النفقات فى القسم الذى كانت قد أنشأته فعلا . وكانت الشركة قد رفضت كل هذه المطالب فنشأت بينها وبين نوبار معركة صحافية عنيفة أدت إلى أن رفع مجلس الإدارة على نوبار دعوى اتهموه فيها بالتشهير بهم . ونُظرت الدعوى أمام محكمة السين الفرعية ، وصدر الحكم فى ٢٨ فبراير سنة ١٨٦٤ وهو يقضى بأن نوبار قد أساء فعلا إلى سمعة الشركة حين أذاع أن عقد الامتياز غير قانونى ، وأنه لم يكن لدى لسبس

أن يعلن عن القضية فى الصحف قبل إقامة الدعوى . ثم أوعزت المحكمة إلى الطرفين بالمصالحة .

واتفق الطرفان على التحكيم ، وحُكّم نابليون الثالث ، وكان الالتجاء إلى عاهل فرنسا خطأ أى خطأ . فقد كان نابليون الثالث ينظر إلى مصر كأنها منطقة نفوذ فرنسية ، وكان يعطف على رأس المال الفرنسى كل العطف ، وكان يرى فى فتح قناة السويس تأييداً للنفوذ الفرنسى فى وادى النيل وفى العالم أجمع . على أنه من وجه آخر ارتطم بالأسانيد الواهية التى قدمتها الشركة لذلك اتخذ خطة وسطى بين مطالب الخديوى ومطالب الشركة ويتلخص حكمه فيما يلى :

١ — أن يعتبر اتفاق ٢٠ يوليه سنة ١٨٥٦ بشأن استخدام العمال المصريين بمنزلة عقد يحتوى على التزامات متبادلة يجب على كل من الخديوى والشركة القيام بها .

٢ — أن تتنازل الشركة عن مطالبة الحكومة بتقديم هؤلاء العمال على أن تدفع الحكومة تعويضا للشركة مقداره ٠٠٠ر٠٠٠ر٣٨ فرنك (أى ٠٠٠ر٥٢٠ر١ جنيه) .

٣ — أن تتنازل الشركة عن كل حق فى ترعة المياه العذبة وتلتزم الحكومة بإتمامها وتحتفظ الشركة بحق الانتفاع بها . وتدفع الحكومة تعويضا مقابل هذا التنازل مقداره ٠٠٠ر٠٠٠ر١٦ فرنك (أى ٠٠٠ر٦٤٠ جنيه) .

٤ — وأن تحدد الأراضى المملوكة للشركة واللازمة للمشروع بمقدار ٠٠٠ر٢٣ هكتار تقريباً منها ٢٦٤ر١٠ على جانبى قناة السويس نفسها

وملحقاتها و ٩٫٦٠٠ للترعة العذبة وثلاثة آلاف هكتار لمبانى الشركة (الهكتار = ١٠٫٠٠٠ متر مربع).

٥ — أن تعاد الأراضى الأخرى التى اتضح عدم لزومها للمشروع ومساحتها ٦٠٫٠٠٠ هكتار إلى الحكومة مقابل تعويض مقداره ٣٠٫٠٠٠٫٠٠٠ فرنك (أى ١٢٠٫٠٠٠ جنيه)

أى أنه قد خرجت مصر من هذا التحكيم غارمة لأنها التزمت بأن تدفع ٨٤٫٠٠٠٫٠٠٠ فرنك أو ما يساوى ٣٫٣٦٠٫٠٠٠ جنيه[(١)].

والذى يتأمل هذا الحكم يرى إلى أى حد كان جائراً. ولعله لم يكن يُنتظر من رجل مثل نابليون الثالث أن يفعل غير ذلك. فهذه الأراضى التى منحها سعيد وهو مغمض العينين كلفت استعادتها كل هذه الملايين من الفرنكات. والحكم بعد ذلك يستند على مغالطة ظاهرة هى أن هذه المنحة التى منحها سعيد باشا صديقه فردينان دى لسبس أصبحت فى نفسها قيداً والتزاماً. والواقع إنه لم يكن فى العقد الأصلى ما يشعر بأن هناك التزاماً متبادلا بين الطرفين. ثم إن نابليون قد عد الاتفاق نفسه صحيحاً مع أنه لم يكن قد أبرم بعد. ثم إنه حكم على الحكومة بأن تدفع ١٦ مليون فرنك على جزء القناة العذبة الذى كانت الشركة قد أنشأته مع أنها كلفت هذا الجزء ٧٫٥٠٠٫٠٠٠ فرنك فقط. واستردت الحكومة ٦٠٫٠٠٠ هكتار من الأرض لكنها دفعت ٢٠ جنيها ثمنا لكل هكتار كانت قد منحته. ومعنى ذلك أن مصر قد دفعت ثلاثة ملايين وثلث مليون جنيه لتتخفف من

(١) انظر « عصر إسماعيل الجزء الاول » تأليف عبد الرحمن الرافعى بك ص ٩٧ وما بعدها.

عقد الامتياز . وهكذا تظهر لنا ناحية من نواحى دى لسپس . فهذا الذى اعتبر حفر القناة مشروعا داخليا ليبدأ به هو الذى حاول أن يقتطع من مصر كل هذه المزايا . ولم يكن موقفه من مصر إلا كموقف اليهودى شيلوك حين حاول أن يقتطع رطلا من اللحم من جسم غريمه أنطونيو فيما صوره لنا شيكسبير !

كان رأس مال الشركة ثمانية ملايين جنيه وقد دفعت مصر بمقتضى هذا التحكيم ٣٫٣٦٠٫٠٠٠ جنيه ، فكأنها قد ساهمت بما يقل قليلا عن نصف رأس المال . وهذه تحفة من تحف القضاء كما قال بعض المؤرخين

وعلى الرغم من فداحة هذه التعويضات التى أكرهت عليها مصر فإن إسماعيل أنقذ كثيراً مما كان سيؤول إلى الشركة . فقد دافع عن سيادة مصر ، وأنقذ قناة الماء العذب من بين مخالب الشركة ، وهى قناة تروى اليوم ١١٠٫٣٠٠ فدان من أجود الأرض . ثم هى تسقى الناس فى بورسعيد والسويس والإسماعيلية . وكذلك استنقذ ستين ألف هكتار من الأراضى المصرية ، وكان لهذا العمل قيمة معنوية خاصة على الرغم من فداحة الخسائر التى منيت بها مصر نتيجة لهذا التحكيم المشئوم .

***

ولم تقف خسائر مصر فى القناة عند هذا الحد ؛ فإن قصة قناة السويس ظلت مأساة يكتنفها الحزن والأسى فى كل فصل من فصولها . فقد عقد إسماعيل والشركة اتفاقين : أحدهما فى ٣٠ يناير سنة ١٨٦٦ ، والآخر فى ٢٣ إبريل سنة ١٨٦٩ . واشترت الحكومة من الشركة بمقتضى الاتفاق الأول تفتيش الوادى بعشرة ملايين فرنك (أى ٤٠٠٫٠٠٠ جنيه) ودفعت

لها تعويضا بمقتضى الاتفاق الثانى مقداره ثلاثون مليون فرنك (أى ١٢٠٠٠٠٠ر١٢٠ جنيه) ، وذلك لأن الحكومة أرادت أن تبطل حق الشركة فى إعفاء مستورداتها من الرسوم الجمركية ، واشترت منها بعض المنشآت .

ثم أتى اليوم السابع عشر من نوفمبر سنة ١٨٦٩ . فمن ذا الذى تراه قد أقام الزينة ، وبنى دارا للتمثيل ، وأضاف فى مصر ملوك الأرض وأمراءها ؟ إنه إسماعيل . وقد كلف حفلات الافتتاح ٠٠٠ر٤٠٠ر١ جنيه .

وقد أثبت البحث الحديث أن اسماعيل كان يرمى إلى هدف سام فى حفلات الافتتاح . فلم يكن غرضه من إقامة هذه الزينات إلا إعلان استقلال مصر استقلالا تاما . كان قد قضى بضع سنين قبل ذلك وهو يحاول انتزاع استقلاله بمصر من الباب العالى ، فقدر أنه يستطيع أن يعلن هذا الاستقلال فى حفلات الافتتاح . وكان نابليون الثالث أيضا محور السياسة الأوربية ، لذلك فكر اسماعيل فى دعوته إلى هذه الحفلات حتى يكون إعلان استقلال مصر أمام عاهل فرنسا وممثلين لملوك أوربا .

وحاول اسماعيل أن يتصل بنابليون ليدعوه إلى حفلة الافتتاح وأرسل رسولا اسمه شاهين باشا ليتصل بالإمبراطور . ولكن الباب العالى كان قد أحس نوايا اسماعيل فاتصل بنابليون الثالث من الناحية الأخرى . وقدر نابليون حرج مركزه فلم يقابل شاهين باشا رسول اسماعيل وقابلته الإمبراطورة يوجينى وقبلت الدعوة نيابة عن زوجها . ورأى اسماعيل أن الظروف لم تتهيأ لإعلان استقلال مصر كما كان يبغى .

* * *

وإليك بيانا مفصلا بالجنيهات عما صرفته مصر منذ اتصلت بمشروع قناة السويس :

جنيهات مصرية	
٣٫٤٢٦٫٠٠٠	قيمة أسهم مصر فى القناة .
٣٫٣٦٠٫٠٠٠	قيمة التعويضات التى حكم بها نابليون الثالث .
٤٠٠٫٠٠٠	ثمن أراضى تفتيش الوادى بمقتضى اتفاق ٣٠ يناير سنة ١٨٦٦ .
١٫٢٠٠٫٠٠٠	تعويض للشركة بمقتضى اتفاق ٢٣ أبريل سنة ١٨٦٩ .
١٫٢٠٠٫٠٠٠	نفقات القناة العذبة .
١٫٤٠٠٫٠٠٠	نفقات حفلات الافتتاح .
٥٫٨١٤٫٠٠٠	فوائد وسمسرة ونفقات التحكيم .
١٦٫٨٠٠٫٠٠٠	مجموع ما أنفقته مصر فى المشروع[1] .

وقد دفعت مصر هذه الملايين واحتملت ما احتملت فى سبيل القناة . لكن المأساة لم تكد تكتمل . وهذه المأساة سوف تبلغ عقدتها حينما تبيع مصر أسهمها فى قناة السويس فى سنة ١٨٧٥ ، ثم حين تبيع حقها فى الأرباح فى سنة ١٨٨٠ .

* * *

لقد أسلفنا عليك فى الباب الأول من هذا الكتاب ، وصفاً للظروف التى دفعت بإسماعيل إلى بيع حصة مصر من أسهم القناة . والحق لم يكن

---

(١) عن « عصر اسماعيل — الجزء الأول » تأليف عبد الرحمن الرافعى بك ص ١٠٦ ، ١٧٠ .

هذا العمل إلاّ نتيجة لأزمة مالية أخذت بأكظام مصر . فقد كان إسماعيل مدينا فى سنة ١٨٧٥ بمبلغ يقرب من ٦٨٫٠٠٠٫٠٠٠ جنيه ؛ لكن السوق المالية كانت قد بدأت تتزعزع ، وكانت الثقة المالية بدأت تتضعضع . ونزلت السندات المصرية ، ونزلت أيضا السندات التركية وتوقعت إنجلترة أن تنهار تركيا ومصر ، وبدأت تدبر الأمر فى مصر لسياسة مالية جديدة . فكانت الصفقة التى استطاع دزرائيلى أن يغتنمها .

وليس يهمنا من كل ذلك إلا النتائج التى ترتبت على شراء إنجلترة هذه الأسهم . فقد استطاعت أن تتخذ بعد ذلك سياسة مالية خاصة ، واعتبرت أن مصر من بين مناطق النفوذ التى يجب أن تحرص عليها . وقد جر ذلك إلى التدخل المالى ثم السياسى والعسكرى . ولا تحسب أن الإنجليز فى سنة ١٨٧٥ لم يكونوا يشعرون بهذا الموقف الجديد فقد جاء فى جريدة التيمز فى ٢٦ نوفمبر سنة ١٨٧٥ ما يلى :

« إن الجمهور فى هذا البلد وغيره سينظر إلى هذا العمل الخطير الذى قامت به الحكومة الإنجليزية من نواحيه السياسية لا التجارية . سيعده مظاهرة وشيئا أكثر من مظاهرة ، سيعده إعلانا لنياتنا وشروعا فى العمل على تحقيقها . إن من المستحيل أن نفكر فى شراء أسهم قناة السويس منفصلا عن علاقة إنجلترة المستقبلة بمصر ، أو أن نفكر فى مصير مصر منفصلا عما يحوم حول الدولة العثمانية من المخاوف . . . فلو أدت القلاقل أو الاعتداء الخارجى أو فساد الإدارة الداخلى إلى انهيار الدولة العثمانية ماليا أو سياسيا ، فقد نضطر إلى أن نحتاط للمحافظة على سلامة ذلك الجزء من أملاك السلطان الذى تربطنا به علاقة قوية » [1] .

(١) عن « تاريخ المسألة المصرية » تاليف روثستين ص ١٠ .

هذا من جانب سياسة إنجلترة ؛ أما من جانب السياسة المصرية ، فإن بيع حصة مصر فى أسهم قناة السويس كان مقدمة للتدخل الفعلى فى مالية مصر . ولم تمض ثلاثة أيام على بيع الأسهم حتى أجيب طلب الخديوى إلى الجنرال ستانتن قنصل إنجلترة العام بالقاهرة ، أن تعين إنجلترة موظفين إنجليزيين يستعين بهما فى إدارة شئونه المالية . وردت الحكومة الإنجليزية على ذلك فى ٢٧ نوفمبر سنة ١٨٧٥ بأن ألفت بعثة من خمسة من كبار موظفى الحكومة تحت رئاسة مستر كيف رئيس الصيارفة . وكان مما عهد إلى هذه البعثة أن تفاوض الخديوى وحكومته فى إدارة مصر ومركزها المالى، وأن تقف على حقيقة الاضطراب المالى وتسدى النصيحة إلى الخديوى. فهناك إذاً ارتباط شديد بين شراء أسهم قناة السويس وبين إرسال بعثة كيف . بل هناك فرصة سياسية اغتنمتها إنجلترة ، لأنها كانت تشعر أن مصر قد أوشكت أن تنهار وأنه لا بد لها أن تتدخل فى شئونها تدخلا فعليا حتى تكسب بذلك مركزا سياسيا . أما فرنسا فكانت قد ضعف نفوذها منذ حطمتها ألمانيا فى سنة ١٨٧٠ .

ذلك عندنا إذاً هو معنى بيع هذه الأسهم . ولكن ينبغى أن نعالج الموضوع مرة أخرى كما عالجه إسماعيل . فقد بلغت الأزمة أشدها فى نوفمبر سنة ١٨٧٥ فوجد أن بين يديه موردين من موارد المال يستطيع أن يستفيد من أحدهما أو كليهما . أما المورد الأول فقد كان أسهم القناة التى بلغت ١٧٦٫٦٠٢ [١] وأما المورد الثانى فهو ١٥ ٪ من صافى الأرباح التى تستحقها مصر سنويا من قناة السويس .

(١) كان قد بيع ١٠٤٠ سهماً من قبل .

وقد رأى إسماعيل أن سعر السهم الواحد فى سنة ١٨٧٤ لم يتجاوز ١٩ر٤٢٢ فرنك . وحينما خطر له أن يبيع الأسهم وعرض عليه سعر يبلغ ٥٦٢ فرنك حسب أنها صفقة رابحة . وكذلك باع إسماعيل حصة مصر بمبلغ يقل قليلا عن أربعة مليون جنيه وهو سعر مقبول إذا نظرنا إلى السنة التى بيع فيها وإلى الأسعار التى رجع إليها إسماعيل قبل أن يبيع . زد على ذلك أنه بمقتضى حكم نابليون الثالث كان إسماعيل محروماً من أرباح أسهمه حتى سنة ١٨٩٦ ولم يكن له أن يمثل فى مجلس الإدارة .

* * *

ومهما تكن الدوافع التى أدت إلى بيع هذه الأسهم فإن مصر قد خسرتها وكانت خسارتها فادحة . ويكفى أن تعلم أن ثمنها يترواح اليوم بين ٧٠ و ٧٥ مليون جنيه ، هذا عدا ماعادت به من الأرباح التى تقدر بنحو ٥٠ مليوناً من الجنيهات . على أن المصائب التى حاقت بمصر لم تكن تقف عند هذا الحد بل لقد جاوزت ذلك إلى آخر حد ممكن . ذلك بأن مصر كانت قد خسرت كل شىء إلا نصيبها السنوى فى أرباح القناة . وكانت قناة السويس قد بدأت تدرّ ربحاً متصلا بعد سنة ١٨٧٥ بل لقد بلغ سعر السهم الواحد فى سنة ١٨٨٠ — ٨٨ر١٠٧٥ فرنك . وكان المسيطرون على شئون مصر فى سنة ١٨٨٠ وما بعدها ممثلين لإنجلترة وفرنسا ، وكانت المراقبة الثنائية تقوم على المالية المصرية حفظاً لحقوق أصحاب رءوس الأموال الأجنبية ، وفى ظل هذه المراقبة الثنائية بيعت هذه الحصة من الأرباح . وقد كان نصيب مصر من هذه الأرباح ضخماً لكنها باعته بمبلغ ٢٢ مليون فرنك (أى ٠٠٠ر٨٨٠ جنية) فى مارس سنة ١٨٨٠ وصافى الأرباح التى

كانت تؤول لمصر سنوياً ، لو أنهـا لم تبع نصيبها هو الآن مبلغ يقرب من المليون من الجنيهات .

يحاول القاضي كرابيتس في كتابه « إسماعيل المفترى عليه » أن يوازن بين بيع الأسهم الذي قام به إسماعيل باشا وبين بيع نصيب مصر في الأرباح الذي قامت به مصر تحت إشراف اللجنة المعروفة بلجنة المراقبة : وهو يخلص من هذه الموازنة بأن بيع حصة الأرباح جاءت في وقت لم تكن مصر فيه في أزمة مالية ، وبأن المسئولين عن ذلك إنمـا أرادوا أن يرضوا رأس المـال الفرنسي حينما رأت فرنسا أن إنجلترة قد حصلت على صفقة رابحـة بشرائها الأسهم الخاصة بمصر . وقد يكون كرابيتس على حق فيما رأى من هذه الموازنة . على أن الذي يعنينا من كل ذلك أن نعلم أن مصر قد خسرت في القناة كل شيء ، وأنه لم يأتِ عليها مارس سـنة ١٨٨٠ حتى كانت قد خسرت آخر ما كان لها في شركة القناة ، ووقفت بعـد ذلك موقف من لا شأن له ، ولم تستعد شيئاً من هذه الأرباح إلا بالاتفاق الذي انعقد بينها وبين شركة القناة في سنة ١٩٣٨ .

* * *

تلك إذن لمحة في تاريخ العلاقات الأولى بين مصر وقناة السويس ، إنها قصة محزنة حقاً ، يملؤها الزور والظلم والجشع ، لـكنها قصة جديرة بالذكر لأنها تمثل لنا جانباً من تاريخنا الحديث ولأنها لا بد أن ترشدنا إلى ما نفعله في تاريخنا المقبل .

الباب الثالث

تاريخ قناة السويس

من سنة ١٩١٨ إلى سنة ١٩٣٨

(١)

لم تكن مصر مستقلة فى العهد الأول من تاريخ قناة السويس ، فقد كانت تابعة لتركيا ولوأن هذه التبعية كانت اسمية منذ سنة ١٨٨٢ أى حينما احتلتها بريطانيا العظمى . ووضعت مصر تحت الحماية البريطانية من سنة ١٩١٤ إلى سنة ١٩٢٢ . وألغيت هذه الحماية بالاسم فى سنة ١٩٢٢ لكنها ظلت بالفعل حتى سنة ١٩٣٦ ، ولم تنل مصر حكومة ذاتية تامة غير مقيدة إلا تدريجياً بفضل ما تمسكت به الأمة المصرية من إرادة وثيقة وعزم صادق .

كان حق تقرير المصير هو الشعار الذى تمسكت به الشعوب جميعاً فى سنة ١٩١٩ وقد قر قرار الوطنيين المصريين على أن يسمعوا صوتهم فى مؤتمرات الصلح ، ثم أنهم نظموا صفوفهم واختاروا من بينهم « الوفد » وقد استطاع الوفد تحت زعامة زغلول باشا أن يدرك سريعاً من القوة والنفوذ ما طغى به على كل الأحزاب الأخرى . وقام اضطراب لاينقطع ، وحدثت حوادث خطرة اختل لها الأمن ، وأكرهت بريطانيا على أن

تتنازل ولو عن قليل مما كانت تدعيه ؛ فألغت الحماية ولكنها احتفظت لنفسها ببعض تحفظات ذات قيمة خاصة .

وقد أعلن إلغاء الحماية البريطانية فى تصريح فبراير سنة ١٩٢٢ ، وأعلنت مصر دولة مستقلة ذات سيادة فى القاهرة فى الخامس عشر من مارس سنة ١٩٢٢ . واتخذ السلطان أحمد فؤاد لقب « فؤاد الأول ملك مصر » فى نفس هذا اليوم . ثم تسلّم الوفديون الحكم ، وأصبح سعد زغلول رئيس الوزراء . على أن الوفديين لم يكونوا راضين عن هذا التصريح ، ولم يقبلوه رسميا ؛ لأن إنجلترة كانت قد احتفظت فيه كما قلنا بمسائل علق الفصل فيها حتى يتم اتفاق ودى بشأنها بين الحكومتين البريطانية والمصرية . ومن بين هذه التحفظات التى أثبتتها إنجلترة فى هذا التصريح : ضمان مواصلات الإمبراطورية البريطانية فى مصر ، والدفاع عن مصر ضد أى اعتداء أو تدخل أجنبى سواء أكان مباشرا أم غير مباشر ، وظلت القوات البريطانية فى مصر وظل المندوب السامى البريطانى يتمتع بمركز الاستشارة .

وتوالت الحكومات البريطانية من عمال ومحافظين لكنها ظلت جميعاً متمسكة بهذه التحفظات على الرغم من تردد لفظتَى « الاتفاق الودى » فى أحاديث الساسة من الإنجليز . وكأنما حسبت الحكومات البريطانية أن هذا الاتفاق ينبغى أن يكون على حساب مصر وحدها .

وحينما ولى حزب العمال الحكم فى سنة ١٩٢٤ أمّل الوفديون فى تعديل وجهة النظر البريطانية ، لكن آمالهم تلك ذهبت عبثا ، فلم تكن حكومة العمال أكثر استجابة لمطالبهم . وتفاوض سعد زغلول ورامزى ماكدونالد فى خريف تلك السنة ، وقدم سعد زغلول خمسة مطالب أراد

أن تكون قاعدة لأى اتفاق . وهذه المطالب الخمسة هى : (١) سحب الجيوش البريطانية من مصر (٢) وسحب المستشارَين المالى والقضائى (٣) ووضع حد لتدخل الحكومة البريطانية فى المسائل المصرية وبخاصة ما يتعلق منها بالعلاقات الخارجية (٤) وإعلان بريطانيا العظمى أن ليس لها الحق فى حماية الأجانب ولا الأقليات فى مصر (٥) وإعلان بريطانيا العظمى أن ليس لها الحق فى حماية قناة السويس .

واقترح الوفد المصرى أن توضع قناة السويس تحت حماية عصبة الأمم بعد أن تنسحب الجيوش البريطانية . وقد أوضح مستر ماكدونالد ألا سبيل إلى قبول هذا الاقتراح حيث قال :

« لقد أثرتُ مسألة القناة أول ما أثرت لأن سلامتها ذات أهمية حيوية لنا سواء أكنا فى الحرب أم فى السلم . فلا تزال سلامة مواصلات الإمبراطورية البريطانية فى مصر شأناً من الشئون التى نهتم بها اليوم كما كنا نهتم بها فى سنة ١٩٢٢ ، ولا نزال نصر على أن تظل قناة السويس مفتوحة تمر بها السفن البريطانية فى الحرب وفى السلم على السواء ؛ فذلك هو الأساس الذى تقوم عليه خطط الدفاع عن الإمبراطورية البريطانية ؛ وما من حكومة بريطانية ... تستطيع أن تتخلى عن مصلحتها فى حراسة مثل هذه الحلقة من مواصلات الإمبراطورية حتى إذا كان ذلك لمصلحة إحدى حليفاتها . فسلامة قناة السويس يجب أن تكون نقطة بارزة فى أى اتفاق تصل إليه الحكومتان ؛ ولست أرى أن الاتفاق على ذلك مستحيل ، إذا توافرت النية الحسنة من الجانبين » .

كان لحزب العمال وهو خارج الحكم أن يتحدث ما شاء عن دولية

قناة السويس وعن وضعها تحت إشراف عصبة الأمم ، فلم يكن لذلك أثر ما دام خارج الحكم ؛ ولكن لم يكن فى الإمكان أن ينتقل هذا الكلام من حيز الفكر إلى حيز العمل . فالعلاقات الدولية متغيرة متقلبة بحيث لا يمكن إحداث تغيير خطير مثل هذا يتصل اتصالا وثيقاً بمصالح بريطانيا الحيوية . وقد أعلن أرثر هندرسون عن رأى بريطانيا فى دولية القناة حين قال « إن اتفاقية سنة ١٨٨٨ تحدد الملاحة الحرة فى قناة السويس ، ولا ترى حكومة جلالة الملك أن هناك سبباً يدعو إلى تعديل هذا الوضع » .

وطالت المفاوضات بين مصر وإنجلترة وظلت تتصل وتنقطع بضع سنين ؛ لكنها كانت تفشل دائماً لأن الطرفين لم يصلا إلى حل مرضى لكل النقط . كانت مشروعات المعاهدات تقترح ثم ترفض ، وكانت من بين النقط التى تثير الخلاف دائماً مسألة بقاء فرق من الجيش البريطانى فى مصر . فقد كان الوفديون يرون فى هذه الفرق جيشاً من جيوش الاحتلال ، ولم يروا فيهم مدافعين عن مصر أمام القوات التى قد تعتدى عليها .

كيف كان يمكن أن يرضى المصريون عن مثل هذا الاحتلال العسكرى ؟ كانت هذه هى المشكلة . وإذا كان المقصود هو أن تحمى القناة فهل كان ينبغى أن يتخذ الجيش البريطانى قواعد له فى القاهرة ؟ ولِمَ لا يمكن أن تنتقل هذه القوات إلى منطقة القناة ، بل إلى شاطئها الشرقى ما دام الأمر أمر دفاع عن القناة نفسها ؟

وقد اقتربت الحكومتان من حل فى مؤتمر لندن سنة ١٩٣٠ وقر قرارهما على أن يقيم الجيش البريطانى فى غرب القناة إلى جوار الإسماعيلية للتعاون مع قوات الجيش الأخرى للدفاع عن القناة . ولكن فشلت

المفاوضات هـذه المرة أيضا لمسألة السودان ، ولم تُسوَّ الاختلافات بين الحكومتين إلا فى سنة ١٩٣٦ حينما أكرهتهما مطامع إيطاليا الظاهرة على أن يبرما المعاهدة المصرية الإنجليزية .

وحل التحالف محل الحماية وأصبحت بريطانيا حليفة مصر لا الموكلة بحمايتها . واتفق الطرفان على أن تظل فرق من الجيش البريطانى فى القاهرة ريثما تبنى لها ثكنات ملائمة فى منطقة القناة ، وحتى تمهد الطرق لتسهيل النقل . وقد كانت مصر غرضا من أغراض الحرب ودافعت عنها قوات الحليفة ؛ وكان لوجود هذه القوات أثر كبير فى تهدئة سكانها المدنيين حينما قامت إيطاليا باحتلال ألبانيا ، وقد عززت هذه القوات بفرق انضمت إليها من الهند .

ولقد حدث تغير أصيل فى وجهة النظر التى تتخذها مصر نحو بريطانيا فالعلاقات بينهما قد أصبحت اليوم ودية للغاية ؛ ومصالحهما تتفق اتفاقا تاما . وإذا أنت زرت ثكنات الجيش المصرى فى هليو پوليس وجدت أن الجيش المصرى قد نما فى السنين الأخيرة نموا مطردا ، وأن قوة الطيران المصرى قد أصبحت أداة حربية بلغت حداً كبيراً من الكفاية ؛ وسيأتى الزمن الذى تكتمل فيه قوة مصر نفسها فتقوم وحدها بالدفاع عن أرضها ، وبالدفاع عن القناة . ولم يعد المصريون اليوم يتحدثون عن دولية قناة السويس لأن مصر أصبحت أمة مستقلة ذات سيادة حقيقية ؛ وللمصريين كبرياء قومى وثقة بعث بهما فى قلوبهم مركزهم الجديد، فلم يعودوا يذكرون وضع قناة السويس تحت إشراف عصبة من الأمم : بل على الضد من ذلك تشعر مصر بأن قناة السويس هى أثمن جوهرة فى تاجها ، وأنه ينبغى أن تقوم هى على حراستها

لصالح جميع الأمم ، وأن قناة السويس ما هى إلا وديعة مقدسة يجب ألا يفرض عليها نفوذ أو إشراف من الخارج . فهؤلاء الذين يدعون إلى دولية قناة السويس من سكان البلاد الأخرى لا يقدرون هذا الشعور القومى حق قدره.

لقد أصبح مركز مصر الآن يختلف كل الاختلاف عن مركزها فى سنة ١٨٧٠ وسنة ١٨٨٠ . كانت مصر فى ذلك الحين دولة تابعة لا قوة لها . وكانت فريسة للمنافسات التجارية التى نشبت بين الدول الأوربية . وكان لأية مملكة من الممالك الأوربية القوية أن تتدخل فى الأمر فتغلق القناة فى وجه الآخرين . أما الإمبراطورية العثمانية — وهى التى كان يجب أن تمنع مثل ذلك العمل — فقد كانت ضعيفة قليلة الحول . وعلى ذلك فلم يكن أمام الدول إلا ضمان معنوى واحد تضمن به عدم التفرقة بين فريق من الأمم وأى فريق آخر . وكان هذا الضمان المعنوى يقوم على مبادىء الحق والعدل والأمانة فى المعاملة التى اتبعتها شركة القناة منذ المبدأ . وعلى الرغم من كل ذلك فقد حقدت بعض الدول التجارية على شركة القناة ، وإيطاليا مثلا لا ترى أن تكون هناك شركة خاصة لها الحق فى أخذ الضرائب ، وفرض تعريفة على البضائع المارة بالقناة . ونسيت هذه الدول أن الشركة فى فترات من تاريخها كانت تحيق بها وبمساهميها أخطار كادت تقضى عليها . وحينما فتحت القناة ، وأقبل عليها الرخاء ظنت هذه الدول أنه لم يكن هناك ما يحول دون التخلص من الشركة وإحلال لجنة دولية محلها : لجنة دولية يرقب أعضاؤها بعضهم بعضا كما يرقبون القناة .

لقد مرت فترة كان دى لسبس نفسه يشعر بأنه ربما أضطر إلى جعل القناة دولية إذا لم يستطع أن يؤمّن مشروع القناة بأية وسيلة أخرى ،

لكن الباب العالى رفض هذا الاقتراح رفضاً باتاً لأنه أبى أن يقيم إدارة دولية على جزء من أرض الإمبراطورية العثمانية . وقد حلت المشكلة بعد ذلك بأن أبرمت اتفاقية سنة ١٨٨٨ وفيها ضمان أكيد قدمته الدول ذات الشأن دليلا على حسن نواياها . وقد تركت هذه الاتفاقية إدارة القناة بين يدى الشركة من غير أن تزعجها أو تحدد تصرفاتها فيما عدا اتفاق القسطنطينية الذى حدد حساب حمولة السفن وقد حاولت الشركة من جانبها أن تزيل كل ما من شأنه أن يبعث على الشكوى ، فخفضت الأجور تخفيضا مطردا مع زيادة أرباحها . وقد كان ذلك فى بعض الحالات ضد مصلحة المساهمين أنفسهم .

وهناك وجه آخر من وجوه المسألة كان له أبلغ الأثر فى الرأى العام المصرى . لم يكن المصريون يشعرون فى العهد الأول من تاريخ القناة أنها مِلْكهم على الرغم من أنهم اشتركوا فيها مالا وعملا . فلم تكن الأسهم التى بيعت — وهى نصف عدد الأسهم تقريبا — مِلْكا للأمة المصرية ؛ بل لقد كانت مِلكا خاصا للخديوى ؛ ولم يكن للحكومة المصرية بهذا الوضع صوت فى إدارة الشركة . لقد كان المساهمون جميعا أفراداً ينتخبون أعضاء مجلس الإدارة ؛ وحينما باع الخديوى أسهمه وفوائدها للحكومة البريطانية فقدت مصر كل علاقة مباشرة أو غير مباشرة بينها وبين قناة السويس إلا فيما يتصل برجعتها إلى مصر عند انتهاء عقد الامتياز . كان ذلك مما يحز فى نفوس المصريين ؛ لأنهم وجدوا أن مصر لم تفد شيئا من مشروع عظيم مثل هذا قام على أرض مصرية . كان هذا فى الواقع مبالغة كما سنرى فيما بعد ؛ لكنّ فيه كثيرا من الحق فأثر فيهم كل التأثير . وصارت الحكومة البريطانية بشرائها نصيب الخديوى هى الحكومة الوحيدة الممثلة

فى مجلس الإدارة . وزاد ذلك من شعور المصريين بالخسارة ، فقد أحسوا أن بريطانيا قد شغلت من الشركة مكانا ممتازا كانوا هم أولى به . وفى سنة ١٩٣٧ استدركت الشركة هذا الشذوذ بنفسها ؛ ومن ذلك الحين لم تجد الحكومة المصرية ملجأ آخر تلجأ إليه لحماية قناة السويس .

قامت إحدى الدول — وهى إيطاليا — فى سنة ١٩٣٦ وما بعدها تطالب بدولية القناة . ولا شك أن طلبها كان طريفا وخلابا فى وقت معا . فقد رأت أن يؤلف مجلس إدارة الشركة من مندوبى البلاد التى يمسها استعمال القناة . ولو تسنى تنفيذ مثل هذا الاقتراح لكان معنى ذلك أن يعهد بالقناة لإدارة دولية ، ولكان فى ذلك افتئات على حقوق الشركة من ناحية وعلى سيادة مصر من ناحية أخرى . ولا ريب أن اقتراحا هذا شأنه خليق بأن يبعث الفتنة والاضطراب ، وربما أدى إلى نتائج غير محمودة العاقبة ، ومن حسن الحظ أنه لا سبيل إلى تنفيذ مثل هذا الاقتراح .

(٢)

لنبحث الآن العلاقات التى تربط مصر بمنطقة القناة فهى فى الواقع نفس العلاقات التى تقوم بين الحكومة المصرية وبين شركة القناة . وعند الوقوف على تلك العلاقات سنتبين السبب الذى من أجله تعارض مصر اليوم بشدة أى تدخل أجنبى فى شئون القناة سواء أكان هذا التدخل مستورا ، أم مكشوفا . فهى تعلم أن تدخلا مثل هذا يضر بمصالحها الخاصة .

وليس من شأننا فى هذا الصدد أن نبحث مسألة الدفاع مرة أخرى ، ولا أن نبحث حق الدول جميعا فى استعمال القناة ، فإن ذلك كله قد ضمنته اتفاقية سنة ١٨٨٨ . وحسبنا أن نذكر أن الوضع الحالى لن يضر أية

دولة ، ولن يضع فروقا بين دولة وأخرى ما دامت الدول متمسكة بمبادىء الأمانة مبرأة من نوايا الاعتداء .

فإذا خلصنا من ذلك فيجب أن نوجه التفاتنا إلى الشئون الأخرى الداخلية التى تتصل بمصر نفسها .

حينما حصل فرديناند دى لسپس على عقد امتياز القناة من الوالى محمد سعيد باشا كان برزخ السويس قاعا صفصفا لا غناء فيه ، وكانت المنطقة بين الشمال والجنوب تمتد مائة ميل فى صحراء جدباء تحف بهـا المستنقعات عند البحر المتوسط . ونجم عن إنشاء القناة تبدل أدنى إلى أن يكون معجزة ، وكان اتصال البحرين أحد مظاهره .

والثروة التى جنتها مصر من مشروع قناة السويس ، لا شأن لها بما استحقته من أرباح الشركة ؛ ولعله كان من الطبيعى أن يبرز الوطنيون من المصريين ، تلك الخسارة التى لحقت مصر من جراء تصرفها فى نصيبها من هذا المشروع . لـكن الواقع أن ما كسبته يرجح تلك الخسارة بكثير[1] .

فالقناة كانت نواة ربت وأينعت فيما بعد ؛ وقد هيأت لمصر واديا جديدا كوادى النيل نفسه ستفيد من خيراته يوما ما ، أو قل إنها تفيد منه الآن إلى حد كبير . ذلك أن حفر الترعة الحلوة الموازية للقناة على جانبها الغربى جعل من الأرض القفر منطقة واسعة سهلة المواصـلات ، وصالحة للزراعة والسكنى . وفى حين أنه لم يكن فى هذه المنطقة سوى ثغر السويس الصغير على طرف البحر الأحمر ، فقد قامت الآن خمس مدن عصرية زاهرة استكملت جميعا كل عناصر العمران . وتاريخ هذه المدن نفسها ، وجمال

(١) يسرد المؤلف فى هذا الفصل ماجنته مصر من قناة السويس وقد أوضحنا فى الباب السابق وجهة النظر المصرية — المعرب .

موقعها مادة لدراسة مستفيضة قائمة بذاتها . ولم يكن قيام أربع مدن منها ، وازدهار الخامسة إلا نتيجة لما قامت به شركة القناة .

وتقع بور سعيد وبور فؤاد على طرف القناة من ناحية البحر الأبيض المتوسط . وليست الأرض التى تقوم عليها بور سعيد إلا جزءا اقتُطع من البحر ، ومن مستنقعات بحيرة المنزلة ، وتتكون التربة نفسها من الفضلات والرواسب التى أُخرجت من الأرض . ويدير المدينة ما عدا الميناء مجلس بلدى يشترك فى أعماله عضوان من قِبل الشركة . أما بور فؤاد فلم تنشأ إلا حديثا ، ويشرف عليها مجلس مختلط من موظفى الحكومة ، وموظفى الشركة . وتقسم الأرباح مناصفة بين الشركة وبين الحكومة .

وعند منتصف القناة ، تقع مدينة الإسماعيلية الجميلة على ضفاف بحيرة التمساح ، وهى بحق زبرجدة مصر . وتعجز اللغة عن وصف ما تحتويه من حدائق غناء ، ومروج خضراء ، وزهور متنوّعة براقة . ولو تسنى لأحد أن يسير فى شوارع الإسماعيلية ، وأن يزور منازلها الفسيحة ، ومستشفاها الرائع ، وأن يتنقل بين حوانيتها ، ومخازن جمعياتها التعاونية ، وأن يشارك أهلها مرحهم وسمرهم فى نواديهم ، وأن يراهم فى دور الخيالة ، وعلى شاطىء البحر ، لما صدّق أن ذلك كله قائم على رمال الصحراء . وتنفرد شركة القناة بإدارة الإسماعيليه ، حيث أنها هى التى هيأت مبانيها بما فيها من محطات الكهرباء والمياه والمجارى . وتقتصر الحكومة على الإشراف على الأمن فحسب .

ويقع الثغران التوأمان : السويس وبور توفيق عند طرف القناة من ناحية البحر الأحمر . وقد نشآ وازدهرا كما نشأت بور سعيد وبور فؤاد . وبور توفيق نفسها من صنع شركة القناة ، وهى تحت إدارتها .

وبفضل تلك المدن الخمس يبلغ سكان منطقة القناة نحواً من مائتى ألف نسمة ليس موظفو الشركة إلا جزءا من تعدادهم . وقامت أعمال ترمى إلى تحسين المنطقة وتنشئتها فشيدت فى المدن مخازن ومصانع وفنادق ومكاتب لشركات الملاحة مما ليس لشركة القناة شأن بها ؛ لكن الشركة نفسها هيأت الجو لكل هذه المنشآت . ولقد زادت ثروة مصر حينما بيعت الأرض وأجرت ، وحينما استوردت بضائع فى المنطقة أخذت عليها الحكومة الضرائب الجمركية المفروضة ، وهذا عدا ما يدفعه السكان من ضريبة الدخل .

وبين بور سعيد والإسماعيلية ، ثم بين الإسماعيلية والسويس محطات للقناة . وهذه المحطات واحات يانعة تحف بها الأبنية والبساتين ، ويبلغ عدد هذه المحطات إحدى عشرة هى من الشمال إلى الجنوب رأس العش ، والتينة ، والقنطرة ، والبلاح ، والفردان ، وطوسون ، والدرسوار ، وكبريت ، وجنيفة ، وشالوف .

وفى حين أنه قد نص فى عقد الامتياز على أن تكون هذه الأراضى المستحدثة من بين أملاك الشركة ، إلا أن الجزء الذى لم يتطلبه إنشاء القناة قد أصبح ملكا مشتركا بين الحكومة المصرية وشركة القناة . ويشرف على بيع الأرض ، والتصرف فيها لجنة تضم مندوبين اثنين من كل جانب . وتقسم الأرباح على الناحيتين سنويا . وقد أصابت الحكومة المصرية وحدها من هذا المورد إلى سنة ١٩٣٨ ، ما يربو على ستة ملايين من الفرنكات .

ولو أتيح للشركة أن تظل قائمة على القناة بصفة دائمة لقامت بتحسينها

على الوجه الأكمل مما لا يسمح به الآن الأجل المحدود المباح لها . على أننا يجب أن نذكر أنه قد عاد على الحكومة المصرية جانب سخى من الأرباح فى كل مرحلة من مراحل الإنشاء لا سيما حينما كانت تنشأ المدن حسب خطط موضوعة وأسس عامة معترف بها . ولم يكن لهذا العمل نفسه مرمى ينم على الأثرة ؛ بل لقد كان الإخلاص والعناية والفخر بإنجاز مثل هـذا العمل هو الذى يظهر للناظرين فى كل مكان . وستظل مصر مدينة إلى الأبد لهؤلاء الذين خلفوا لهـا مثل هذا التراث المجيد . ولعلها تقيم تمثالا تذكاريا لشركة القناة نفسها فى الإسماعيلية حينما تدرك ذلك .

لم يكن الوطنيون المصريون يحفلون فى حرارة النضال بمثل هذه الأرباح الدائمة . فقد كانت الخسارة المـالية الناجمة عن بيع نصيب الخديوى عندهم فوق كل اعتبار آخر . وما كان ذلك خطأ من جانب الشركة . فقد عانى المصريون ما عانوه لأن حكومتهم فى العهـد الأول من تاريخ القناة كانت ضعيفة كثيرة الأخطاء .

ولـكن الآن ، وقد تحقق استقلال الأمة المصرية نتيجة للمعاهدة المصرية الإنجليزية فى سنة ١٩٣٦ ، فإن الجو قد تهيأ لموقف أهدأ وأكثر روية وتعقلا . ففى الجو الجديد الذى يسوده الوفاق وحسن النية المتبادلة اتضح أن هناك صالحا مشتركا بين بريطانيا العظمى ومصر وشركة القناة . فالأولى هى التى تحمى القناة ، والثانية هى التى تملـكها ، والثالثة هى التى تديرها .

وحينما انتهت المفاوضات بين مصر وإنجلترة هذه النهاية السعيدة قدرت شركة القناة أنه يجب أن يكون للحكومة المصرية نصيب فى أعمال القناة

فدخلت فى مفاوضات أدت إلى اشتراك مصر اشتراكا فعليا وإرضائها من هذه الناحية .

وظهرت نتيجة هذه المحادثات فى سنة ١٩٣٦ — ١٩٣٧ باتفاقية بين الشركة والحكومة المصرية . واتفق الطرفان على أن تعين الحكومة المصرية مديرين مصريين فى مجلس الإدارة ، وأن يكون لها الحق فى أن تعين مندوبا يمثلها له سلطة البحث فى معاملات الشركة . وتعهدت الشركة أيضا بدفع إيجار سنوى قدره ٣٠٠٠٠٠ر جنيه وبدفع ٣٠٠٠٠٠ر جنيه أخرى مساهمة منها فى تكاليف الطرق الحربية التى قررت إنشاءها المعاهدة المصرية الإنجليزية على طول القناة . ووعدت الشركة بأن توظف عددا من المصريين كل سنة بحيث يصبحون فى سنة ١٩٥٨ ثلث عدد الموظفين جميعا . وأخيرا فقد اتفق الطرفان على طريقة لتقدير الحد الأقصى للرسوم ، وهو ماأشرنا إليه فيما أسلفنا .

وكذلك وطدت هذه الاتفاقية العلاقات الودية القائمة بين الحكومة وبين الشركة ، وأزالت كل أثر للنفور السابق . لقد كانت شركة قناة السويس شركة مصرية فى عصرها الماضى ؛ لكن مصر تحس الآن أن ذلك قد أصبح حقا لا من الوجهة النظرية فحسب بل من الوجهة العملية أيضا ، ولا بد أن يؤثر ذلك فى موقفها إذا اقترح عليها أن تعدل فى الإدارة بوضعها الحالى .

(٣)

على أنه لم تمض فترة من الوقت بعد هذه الاتفاقات حتى برزت مشكلة القناة مرة أخرى . فلا تحسبن أن مركز قناة السويس قد ثبت بكل هذه

الاتفاقات التى بسطناها فى الفصل السابق . ذلك أنه قد كان لإيطاليا سياسة جديدة اختطتها ، وكان لموسولينى منهج أراد به أن يمد إمبراطورية رومانية أخرى تسود البحر الأبيض المتوسط . لقد بدأت الدعاية الفاشية تعلن أن «جيبوتى وتونس والسويس» من بين المواضع التى يتطلبها منهاج إيطاليا الجديد . وبدأت الصحافة الفاشية حملة عنيفة تؤيد بها كل تلك المطالب . بل لقد بدأ الجيش الإيطالى نفسه يحتشد فى ليبيا ، وبدأت حملة إيطالية تغزو الحبشة ، وقام الإيطاليون فى مصر بدعاية عنيفة[١] .

وهـذه الدعاية العنيفة التى قام بها الإيطاليون فى مصر لم تـكن فى الواقع تعنى شيئا . فمهما تحدث الإيطاليون عن إمبراطوريتهم ، ومهما امتد بهم الخيال فإن مصر لم تـكن فريسة سائغة كما تصور بعض المؤمنين بالدعاية الفاشية . وكانت مصر نفسها أبعد الأقطار عن التفـكير الفاشى الصحيح ولم يكن يستطيع موسولينى ولا أتباعه التطلع إليها لضمها إلى هـذه الإمبراطورية المزعومة . ولِمَ ؟ لأن السياسة الاستعمارية الإيطالية كانت فى حاجة إلى أقطار مهيأة للدفاع الذاتى ضد أى حصار بحرى تقوم به إنجلترة ، ثم إلى أقطار تساعد إيطاليا على الفرار إذا غدت سجينة فى البحر الأبيض المتوسط ، ثم أن هـذه السياسة نفسها لم تـكن جادة فى اتخاذ الحرب الطويلة وسيلة من وسائل الفتح والتوسع ، وإنمـا كانت تهتم بأن تنال ظفرا عسكريا سريعا قليل التكاليف حتى تؤيد به الحـكومة الإيطالية من الداخل .

---

(١) ترجمت هذه الفقرة بتصرف

وقد سيطرت هذه العوامل على سياسة إيطاليا فى شمال إفريقيا ، ثم سيطرت عليها فى فتح الحبشة . وأيدت الظروف الاقتصادية والسياسية الدولية خطط إيطاليا إلى حد بعيد . ففى سنة ١٩٣٦ جاء فى مقال الكونت أنطونيو تشيكو عن « إيطاليا : المشكلة الكبرى فى البحر الأبيض المتوسط » : حدد الموقف الذى دُفعت إليه بلاده وبحث العلاج الذى كانت تنشده . وهو يقول فى مقاله ذاك :

« إن نصف شواطىء فرنسا وإسبانيا تطل على البحر الأبيض المتوسط . فلو حدث أن أُغلق هذا البحر يوما بأن أقفلت إنجلترة جبل طارق والسويس فى وجه التجارة لما هلكت فرنسا ولا إسبانيا ؛ فهما تستطيعان أن تلجآ إلى شواطىء المحيط الأطلسي فتجدان فيها حرية وتجوبانها كيف شاءت لهما التجارة .

« بيد أن إيطاليا — على النقيض من أية دولة عظمى على شواطىء البحر الأبيض المتوسط — تمتد كالقنطرة فى وسط هذا البحر ويحف ماؤه بها من كل جانب . فحريتها إذن بل حياتها رهن بحسن نية الذين يحملون مفاتيح جبل طارق والسويس : أولئك الذين احتلوا مالطة وقبرص لا بدافع قومى ، بل لكى يمدوا إمبراطوريتهم ويؤمنوا مسالكها . فأكثر من واحد وأربعين مليون إيطالى يصبحون عرضة للمجاعة إذا نشبت حرب بين إيطاليا وبين الذين يملكون مسالك المتوسط . فسوف يمنعون عنها واردات الحبوب والفحم وزيوت الوقود وسائر المواد الخام اللازمة لشعب متمدين حديث .

« ونظرا لموقعها الجغرافى الذى جعل منها سجينة فى بحرها ونظرا

لافتقارها إلى المواد الخام ولزيادة عدد سكانها المطرد غدت أكثر مشا كل البحر المتوسط خطرا » .

وهذه الاعتبارات هى التى أملت على عصبة الأمم ما أملته من فرض العقوبات على إيطاليا إبان حملتها على الحبشة . فقد ظن أعضاء العصبة أنهم يستطيعون أن يقفوا الحرب الإيطالية فى الحبشة إذا منعوا عنها الأسلحة والزيوت وغير هذه من عتاد الحرب . ولـكن لقد ظهر من أول الأمر أنه لم يكن هناك جدوى من تلك العقوبات مالم تنشب الحرب فعلا بين إيطاليا وبين إنجلترة . ففى تلك الحالة لم يكن فى وسع سفن الحرب الإيطالية أن تـكون على مدى ثلاثة أميال من بورسعيد . بل لقد كانت تستطيع إنجلتره حينذاك أن تهدد إيطاليا بالمجاعة ، وأن تحاصرها من كل مكان . وكان لابد للتجارة البحرية الإيطالية أن تتأثر بكل ذلك كما تأثرت التجارة البحرية الألمـانية فى الحرب العالمية الأولى . كل ذلك كان لابد أن يحدث فى حالة نشوب حرب بين إيطاليا وانجلترة . ولـكن — مالم تنشب هذه الحرب — لم تـكن إيطاليا لتخشى أن يغلق حارس القناة فى وجهها أبواب القناة . فلم تـكن إنجلترة لتخرق اتفاقية سنة ١٨٨٨ .

حقا لقد تحدثت الصحف فى تلك الفترة كثيرا عن العقوبات . وذهب بعضها إلى أنه ينبغى أن تمتد العقوبات المفروضة فتشمل إغلاق قنـاة السويس ؛ لـكن هذه المقترحات لم تصدر عن أية هيئة مسئولة . وعلى الرغم من كل ذلك فلم تـكن الحرب بين إنجلترة وإيطاليا بعيدة الاحتمال . ورأت إيطاليا أنه من الحـكمة أن تتأهب ، وبخاصة بعد أن عبأت إنجلترة جزءا من الأسطول البريطانى فى الإسكندرية ، وشرق البحر الأبيض

المتوسط . تأهبت إيطاليا لما عسى كان يحدث ، فإذا كانت إنجلترة قد همّت بوقف السفن الحربية التى تجتاز القناة ، لدفعت إيطاليا قواتها المعبأة فى ليبيا وسيّرتها نحو القاهرة .

لكن هذه الحرب لم تقع عندئذ بين الدولتين ، وثبت أن المادة الرابعة من اتفاقية القناة كانت أبعث على الاحترام من المادة السادسة عشرة من ميثاق العصبة . ولقد شقت القوات الإيطالية وعتادها قناة السويس من غير أن تعرقلها إنجلترة أو تعترض سبيلها .

وكان من المؤمل أن تعود المياه إلى مجاريها بعد الانتهاء من الحملة الإيطالية على الحبشة . لكن شيئا من ذلك لم يحدث . فلم تهدأ الدعاية الإيطالية التى بدأت قبل الحملة . وحاولت إيطاليا بكل ما أوتيت من قوة أن تقوّض النفوذ البريطانى ، وأن تظفر من مصر باتفاق يخوّل لها أن تشترك فى إدارة قناة السويس جريا وراء سياسة حسن الجوار ، لكن توقيع المعاهدة المصرية الإنجليزية فى ٢٦ أغسطس سنة ١٩٣٦ ، كان ضربة قاضية لتلك الدعاية . وقد عجل بإبرام هذه المعاهدة هذا التهديد العسكرى الذى قامت به إيطاليا فى ليبيا ، فما كانت مصر لتنساه ، وما كانت لتصفح عنه . وكانت على صواب حين نظرت فى ريب إلى نوايا إيطاليا وما كانت تدعيه من حقوق الجوار . ورأى بعض ضعاف الرأى أن يمنحوا إيطاليا بعض الامتيازات حتى يكون ذلك ضمانا لعدم اعتدائها ، لكن الثقة فى الحكومة الفاشية قد تزعزعت منذ الحادث الألبانى ، حين اعتدت إيطاليا على تلك الدولة المسلمة الصغيرة على الرغم مما كانت ترتبط به معها من المواثيق . وكذلك رأت مصر ألا أمان لها مع إيطاليا إلا إذا اعتمدت على استعدادها

الحربى أولا ، وتعاونها مع حليفتها بريطانيا ثانيا .

ويلوح للمرء أن المصريين أنفسهم لا يميلون كثيرا إلى الإيطاليين ، لا لتصرفات إيطاليا السياسية فقط . لكن الجالية الإيطالية فى مصر على كبرها لا تبعث على الاحترام ، فهم يمتازون عن سائر الأجانب بأنهم يشاركون العامل المصرى مِهَنه اليدوية ، وينافسونه فى كثير من وجوه الرزق .

وقد صرفت إيطاليا وقتا طويلا وجهداً كبيرا على الدعاية لحقها فى إدارة قناة السويس . وظلت منذ انتهاء الحرب الحبشية وهى تشعر بأن اشتراكها فى هذه الإدارة أمر حازب يجب أن يعنو له الجميع . وحين عرضت حقوقها على الملأ لم تلجأ إلى مصر ولا إلى بريطانيا ، بل لجأت إلى فرنسا . وفرنسا لحكومة ليس لها صوت فى إدارة القناة .

ولقيت تلك الحقيقة نصيبها من الاهتمام فى مصر . ففى يناير سنة ١٩٣٨ صرحت الدوائر الحكومية فى مصر ببيانين . أولها ألقاه وزير الخارجية فى رد له على سؤال وجهه أحد النواب . فقد ذهب إلى أن الحكومة المصرية لم يطلب إليها أمر يختص بالقناة ، ولم تدخل بعد فى مفاوضات دولية فى هذا الصدد ، ومع ذلك فقد اتخذت الحكومة الإجراءات اللازمة للدفاع عن حقوق مصر ولإظهار أنه ليس من المستطاع القيام بشيء دون موافقتها لأسباب ثلاثة : أولها أن القناة تسير فى أرض مصرية ، وثانيها أن مصر هى التى منحت عقد الامتياز ، وثالثها أن القناة ستؤول إلى مصر ؛ ولم يمض أسبوعان على رد وزير الخارجية المصرية حتى صرح محمد محمود باشا رئيس مجلس الوزراء بأن الحكومة البريطانية وسائر

الدول على علم تام بأن مصر تحتفظ بحقوقها احتفاظا تاما ، فليس من الممكن أن تقوم مناقشات حول قناة السويس — وهى مسألة تمس مصر — دون اشتراك مصر فيها . ثم بيّن رئيس الوزراء بعدئذ أن لديه من المعلومات مايحمله على الاعتقاد بأن المباحثات الإنجليزية الإيطالية لم تمس مسألة قناة السويس أو أية مسألة أخرى تتصل بمصر ؟

***

والآن فلننظر نظرة أخرى إلى مطالب إيطاليا ولنتفهم موقفها من شركة قناة السويس . فلم يكن الموضوع قاصرا على الحكومة المصرية فحسب بل كانت طبيعة المطالب الإيطالية مما يهم مجلس إدارة الشركة .

وعلى الرغم من اتفاقية سنة ١٨٨٨ التى ظهر أثرها بيّنا فى أزمة ١٩٣٦ — ١٩٣٧ ، وعلى الرغم من أن إيطاليا كانت إحدى الدول الموقعة على هذه الاتفاقية ، فقد دخل فى روع إيطاليا أن القناة ربما أغلقت فى وجهها يوما من الأيام .

وقد جاء فى كتاب أمبردسينى عن «مشكلة البحر الأبيض المتوسط» ما يوضح لنا موقف إيطاليا بعد الغزو الحبشى فهو يقول :

« أصبحت قناة السويس من الأهمية بمكان لدى إيطاليا منذ احتلال الحبشة حتى لقد عادلت أو فاقت أهميتها لدى إنجلترة . وبذا ينبغى اعتبارها خطاً جوهريا من خطوط مواصلاتها ، وهذا هو السبب الذى من أجله تهتم إيطاليا أكثر من أية دولة أخرى ، بضمان حرية الملاحة فى القناة على الدوام » .

وتعليق مارتيلى على ذلك خليق بأن يذكر كله فهو يقول :

« لا يلزمنا — للتحقق من صحة هذا الرأى — إلا إلقاء نظرة على خريطة : ذلك أن لوازم الحبشة من رجال وعتاد وأحمال كان عليها أن تجتاز القناة لا محالة . ومنذ أن انتهت الحـرب لم يكن هناك مفر من اتخاذ نفس الطريق لإطعام الحامية والمستعمرين ، ولإرسال كل مايلزم لبناء الإمبراطورية الجديدة من الأسرة إلى جسر الفولاذ ، ومن أربطة الأحذية إلى الأسمنت . وما دامت الحبشة قاصرة لا تستطيع أن تكفى مئونتها ولا أن تقوم بذاتها فهى فى أشد الحاجة إلى موارد إيطاليا . وليس لهذه الموارد غير طريق واحد . وتشعر إيطاليا نحو بريطانيا فى مصر بمثل الشعور الذى نحسه نحن الإنجليز إذا قامت قوة أجنبية أخـرى واحتلت شواطىء القناة . فالأمر عند دعاة الإمبراطورية الإيطالية أشبه بمشنقة مربوطة حول رقبة رجل ، وأنشوطتها فى يد رجل آخر .

«ولـكى تصير إيطاليا بمنجاة من حبل المشنقة ، فليس لها إلا أن تختار إحدى وسائل ثلاث : فإما أن تطمئن على صداقة إنجلترة وتسكن إليها ، وإما أن تنشىء خطا للمواصلات بين شمال إفريقيا وشرقها ، وإما أن تفرض سيطرتها على القناة نفسها . وليس ثمة شك فى أى تلك الأشياء سيقع عليه الاختيار . فالإيطاليون ينوهون أحيانا بممر يربط ليبيا بالحبشة ولـكنهم يعلمون أن صعابا كأداء تعترض سبيل هذا المشروع . فأقصر مسافة بين حدود البلدين تبلغ ألفا من الأميال ؛ ولن يدخل هـذا المشروع فى حيز الإمكان إلا إذا قبلت بريطانيا التنازل لها عن نصف السودان . وحتى إذا رضيت بريطانيا بذلك فإن الطريق صحراء قفر لابد من اجتيازها . وأما عن كسب ود بريطانيا ومصالحتها فإن هـذا على الأرجح ما سوف تلجأ إليه

إيطاليا راغمة إذا أرادت الإبقاء على إمبراطوريتها . ومن الواضح أنه ليس هذا بالحل الذى ترتضيه إيطاليا ارتضاءً تاما . فإنها قد غامرت بكل شيء فى سبيل هذا الحلم الذى دبرت لتحقيقه ، وهى تحاول جهدها أن تستولى على هذا الموضع القتال الذى تقبض عليه الآن بريطانيا وحدها . فإذا كانت إسبانيا مهمة لإيطاليا لأن كثيرا من حاصلاتها يجتاز جبل طارق ، وإذا كانت إيطاليا تحرص على امتلاك تونس لأغراضها الحربية والاستعمارية فليس لإسبانيا ولا لتونس إلا المحل الثانى بعد قناة السويس . لقد يستطيع موسولينى أن يقاوم حصاراً بحريا فى جبل طارق ، وقد يستطع أن يتنازل عن مطالبه فى تونس ولكنه لن يستطيع أن يتنازل عن الحبشة لأن تنازله عن الحبشة معناه ضياع كل ماجناه » .

ولعلنا نستطيع أن نلمح فى هذه الجملة الأخيرة ماهية هذا الشغب الذى تقوم به إيطاليا حول قناة السويس . فإن طريق المعتدى وعر جدا وإيطاليا لم تكسب من فتح الحبشة إلا قليلا من النفوذ فى الداخل . لكنه كان عليها أن تحتفظ بهذا النفوذ مهما كلفها ذلك . واحتفاظها بهذا النفوذ يكلفها غاليا ؛ وقد برهنت الظروف على أن هذه التكاليف تزيد كثيرا على الفوائد التى تعود عليها من الحبشة . وأصبح هذا العجز من أسباب القلق للخزانة الإمبراطورية . فماذا عسى أن يفعل موسولينى ؟ إنه بدلا من أن يعترف بخطئه وبدلاً من أن يقر أن الأرض التى غزاها لم تكن إلا أرضا قاحلة فإنه يحاول أن يجد الخطأ فى موقف الديمقراطيات . إنه لا يعترف بمصاعبه ، بل يتخذ من مصاعبه موضعا للشكوى . إنه يرى أن تكاليف هذا الفتح باهظة لأن الرسوم التى يدفعها للمرور بالقناة كانت رسوما فادحة .

ثم هو يرى بعد ذلك أن شركة القناة تمثل الفرنسيين والإنجليز من رجال الإدارة وأصحاب الأسهم . ثم هو يحاول أن يثبت بعد ذلك أن تكاليف الامبراطورية كانت تخف كثيرا إذا قلت هذه الرسوم ، وأن فوائده من غزو الحبشة كانت تزيد تبعا لذلك .

وباحتلال إقليمى ليبيا والحبشة العقيمين صارت إيطاليا أشبه برجل استهلك مبالغ طائلة فى إقامة جناحين لقصر شامخ لاقيمة لهما حتى يتم تشييد البناء الأوسط . وحينما حاول أن يكمل بناءه أبى صاحب الأرض الوسطى أن يبيعها إياه بأى ثمن .

وإنما تهتم إيطاليا بقناة السويس لأنها تتيح لهـا مركزا ممتازا فى مصر . فإذا لم يكن فى وسعها أن تحصل على الأرض — لأنها فى زعمها قد أجرت بالفعل لبريطانيا — فلا أقل من أن يكون لها مفتاح آخر للبناء الأوسط حتى تستطيع الولوج إليـه . أما الرسوم وفداحتها فقد اعترف الكتاب الإيطاليون أنهـا ليست بمسألة ذات خطر . وتدل التقديرات الموثوق بها على أن الرسوم التى دفعتها إيطاليا لم تكن إلا ١ ٪ ممـا كلفتها الحرب الحبشية ، وليست هذه نسبة فادحة لأنه لم يكن هناك سبيل لغزو الحبشة لولا وجود قناة السويس !

(٤)[1]

ووسط الدعاية الإيطالية التى ظهرت عنيفة بعد فتح الحبشة قامت جملة من المغالطات التى ظلت الصحف الإيطالية تذيعها من آن لآخر . وقد رأينا

(١) ترجم هذا الفصل بإيجاز شديد

شيئاً من هذه المغالطات . لكنا نستطيع أن نقسمها جميعاً إلى قسمين : قسم منها يتصل بتاريخ قناة السويس وقسم آخر يتعلق بإدارتها .

أما ما يتصل بتاريخ قناة السويس فقد ذهبت الصحف الإيطالية إلى إسناد الكثير من الفضل فى التفكير فى القناة وتنفيذ مشروعها إلى أشخاص إيطاليين . فعندها أن الذى بيّن تساوى سطحى البحرين لم يكن إلا إيطالياً ، وأن الذى اختط منهج العمل الأول لم يكن إلا إيطالياً ، وأن الذى بدأ أصعب قسط من العمل لم يكن إلا إيطالياً ، وأن الذى نظم الدعاية للقناة لم يكن إلا « لويجى طوريلى » وهو إيطالى . وبعض هؤلاء الذين أبرزتهم الدعاية الإيطالية لم يكونوا فى الواقع إيطاليين . فرجل مثل « نيجرللى » — وقد كان من بين الأشخاص الذين دارت حولهم الدعاية الإيطالية — لم يكن إيطاليا وإنما كان نمسويا ؛ ثم أن بعض الإيطالين الذين ذكرتهم الدعاية الإيطالية لم يكونوا بذوى خطر ولم يقوموا بالأعمال الجليلة التى أسندتها لهم تلك الصحف .

أما فيما يتعلق بإدارة القناة فقد كانت تدعى إيطاليا أن لها حق التمثيل فى مجلس إدارة الشركة ، وكانت تطالب بتخفيض الرسوم التى تدفع فى القناة وكانت تدعو إلى أن تكون قناة السويس تحت إشراف هيئة دولية . وكانت تستند فى كل ذلك إلى أنها قد أصبحت دولة لها شأن خاص فى إدارة القناة حيث أن القناة كانت قد أصبحت حيوية لإمبراطوريتها . لكن الواقع أن إيطاليا لم تستخدم القناة استخداما يقارب الدول الأخرى ذات المصالح الخاصة . فى سنة ١٩٣٤ كانت إيطاليا الرابعة بين الدول التى تجتاز القناة ثم زاد استخدامها للقناة فى أيام الحرب الحبشية فيما بين سنة ١٩٣٥ إلى سنة ١٩٣٧

لـكن تجارتها فى القناة هبطت فجأة فى سنة ١٩٣٨ . فلم يكن إذن صالحها فى القناة صالحاً تجارياً سلمياً محضاً وإنما كان فى الواقع صالحاً حربياً لاتؤيده إلا ظروف الحرب .

(٥)

كانت المسائل التى عرضنا لها موضعا لتعليق الصحافة فى البلاد ذات الشأن قبل الحرب العالمية الثانية . فقد فاضت الـكتابات عنها فى الصحف والمجلات وكتب عنها أعضاء الحـكومات والماليون والسياسيون والأبرياء من رجال الصحافة .

فأعلنت مصر على الملأ حقوقها فى سيل جارف من الـكتابة . وأنذرت ممثلى الدول الأخرى بأن ليس من حقهم أن يتخذوا رأيا فقهياً فى قنـاة السويس لأن كل تغيير فى حالتها الراهنة من اختصاصها هى والشركة وحدهما

ولفتت فرنسا النظر إلى مغالطة إيطاليا حين ادعت أن لفرنسا حق الإشراف على شئون القناة ثم عمدت إلى تبيان الأغراض التى تحدو إيطاليا فى كثير من التحفظ .

وأكدت بريطانيا العظمى أنها لم تدخل فى مناقشات على الإطلاق مع إيطاليا فى هذا الشأن ، وأشارت إلى أن أغلب المطالب الإيطالية لا يمكن تحقيقها حتى تنتهى مدة الاتفاقية على الأقل . وعند ذلك يمكن تجديد كل العقود مع مصر .

ولا داعى هنا لعرض أية رسالة من الوثائق المطولة المستفيضة فهى أبعث على السآمة والملل . وحسبنا أن نستمع لصوتين يمثلان الرأى العام وشركة القناة على الترتيب .

أما عن الأول فليس أجدى علينا من أن نعرض رأى مستر ج.ب.فيرث وأما عن الثانى فسنعرض رأى مسيو إدجار بونيه نائب رئيس الشركة .

وهاك رأى مستر فيرث :—

« لقد أضافت إيطاليا مشكلة جديدة إلى المشاكل العويصة الأخرى التي تشغل بال أوربا ، تلك هى مشكلة قناة السويس . وقد عاد رجال الدعاية الإيطاليون وعلى رأسهم السنيور جايدا إلى حملتهم الموجهة إلى بريطانيا العظمى . ولئن كانت فرنسا أقل احتفالا بالقناة من الوجهة السياسية فهى أكثر بها احتفالا من وجهتى المال والعاطفة : ألم تكن القناة ثمرة الجرأة والعبقرية الفرنسية ؟ ومصر بعد وثيقة الصلة بأى تغيير يطرأ على نظام القناة فأرض القناة ملك لمصر ، وعند ما تنتهى اتفاقات الشركة سنة ١٩٦٨ ستؤول القناة وملحقاتها إلى مصر .

« قد لا ترضى إيطاليا بتلك الحقائق الواقعة . لكنها حقائق تستقيم تماما وما تطلبه إيطاليا من أن تمثل كل دولة فى مجلس ادارة الشركة بحسب مدى استخدامها للقناة وبنسبة الحمولة التى تجتازها والرسوم التى تدفعها ».

« وهل يكون موضعاً للشكوى أن إيطاليا لا يمثلها أعضاء فى مجلس إدارة الشركة ؟ إن ايطاليا تحاول أن تعزز موقفها بأن تعلن أن طريقا مائياً له مثل ذلك الخطر يجب ألا تديره شركة خاصة ، بل على النقيض ينبغى أن تديره شركة عالمية تبغى النفع العام وتشرف على أعمالها سلطة دولية ، لكن أحدا لم يستطع أن يرسم لنا هذه الخطة الدولية الجديدة من غير أن يكون فيها افتئات شديد على الحقوق الشرعية التى يملكها المساهمون من جانب ومصر من جانب آخر .

« ولأن أحداً لم يستطع أن يترسم هذا النظام الدولى العادل فقد ظل أكبر طريق حربى فى العالم ملكا لشركة خاصة جعلت كل همها كسب الأرباح للمساهمين فيها . ولما نجحت الشركة أيما نجاح فى هذا الشأن قامت بما أخذته على نفسها من تعهدات ، ولم تخرق الالتزامات التى نصت عليها اتفاقية سنة ١٨٨٨ ، وإن تذمرت بعض شركات الملاحة من فداحة الضرائب ومن الوسائل التى تحسب بها .

« فلا داعى إذاً لتذمر ايطاليا أو لتذمر غيرها إذا كانت قد آلت إدارة القناة إلى أيد فرنسية ؛ فإن من حق المنشئين لا المستهلكين أن يكونوا مجلس الإدارة فى كل مشروع من المشروعات . ونصيب إيطاليا من رأس مال الشركة لا يستحق الذكر ، ولم يعدُ أقصى ما بلغته حمولة السفن الإيطالية فى القناة ثلث الحمولة البريطانية ، ولم تبلغ ذلك الحد الأقصى إلا من جراء حرب الحبشة . ولو كان لبلد مظلمة تتصل بقلة عدد ممثليها فى مجلس الادارة فلا تكون هذه البلد إلا إنجلترة .

« على أنه لم ينل انجلتره ولا غيرهـا ضيم محسوس . فإنه لم تميز فى المعاملة بلدة دون أخرى ، وقد نفذت اتفاقية سنة ١٨٨٨ على وجه الدقة .

«وتنص تلك الاتفاقية على تأليف مجلس الإدارة من ممثلى البلاد ذات الشأن الأول . وطبق هذا النص على أن الدول « ذات الشأن الأول » يقصد بها الدول من حيث المصلحة المالية لا من حيث الاستعمال . والواقع أن هذا يتفق تماما والتطبيق الدولى العام . وقد حرصت الولايات المتحدة حين شرعت فى إنشاء قناة بناما على ألا تشرك أية دولة أخرى فى بناء القناة وضمنت ملكية أرضها قصداً : ونستطيع أن نتعرف رأى واشنطن فيما

إذا طلبت الدول التي تستعمل قناة بناما حق تمثيلها فى إدارة تلك القناة ؟

« وجدير بالذكر أن أيام الشركة معدودات فى حين أن قناة السويس نفسها أزلية العمر والنفع . وانتهاء عقد الامتياز فى سنة ١٩٦٨ سيصير رويداً رويدا العامل الأكبر الذى يتحكم فى السياسة المصرية كلما قرب الميعاد . وفى سنة ١٩٠٩ عندما سمت الشركة فى مد أجل الامتياز إلى سنة ٢٠٠٨ ثارت فى مصر عاصفة من السخط والاحتجاج أدت إلى العدول عن هذا الاقتراح على الرغم من أن الحكومة المصرية آنئذ كانت تميل إلى قبول الشروط السخية التى قدمتها الشركة . والصحافة المصرية اليوم شديدة المعارضة لما تعده مناورة إيطالية للحصول من فرنسا وإنجلترة على تعديل للنظام الحاضر الذى نصت عليه اتفاقية سنة ١٨٨٨ ، وهى تناوىء كل فكرة تقضى بتخفيض الضرائب أو بتعديل رسوم تنقص من دخل القناة ؛ وترمى الصحافة المصرية كذلك إلى الإسراع فى تنظيم الجيش المصرى حتى تتخذ موقفا أكثر ملاءمة للدفاع عن حقوقها .

« وليس فى الإمكان خرق حقوق الشركة أو الانتقاص منها بأية ذريعة مادامت قد حرصت بإخلاص على تعهداتها جميعاً ولا سيما تلك التى تنص على فتح القناة فى السلم وفى الحرب على السواء لجميع الأمم مادامت الضرائب مدفوعة . فليس لإيطاليا أن تتظلم من ذلك ، فقد عبرت سفنها القناة ولم تجد فى ذلك عقبة واحدة عندما فرضت عليها العقوبات .

« ولقد تذهب إيطاليا إلى أن القناة خط حيوى لإمبراطوريتها بقدر ما هى خط حيوى للإمبراطورية البريطانية . وليس هذا القول موضعاً للدحض . فالقناة جوهر الحياة أيضا لفرنسا وهولنده . غير أنه ليس هناك

خطر على أية واحدة من هذه الدول ، فلن نفكر فى إغلاق القناة لا الشركة ولا مصر . ثم أن سلامة المرور فى القناة ليست رهينة بما فى القناة نفسها بل هى رهينة بما قد تلقاه السفن عند الدخول إليها والخروج منها وليس للشركة ولا لمصر شأن بما قد تلقاه السفن عند أبواب القناة .

« وصفوة القول أن ليس هناك ما يمنع من أن تمنح إيطاليا مكانا فى مجلس إدارة الشركة إذا كان الأمر سينتهى عند ذلك الحد ، لكنه فى الواقع لن ينتهى مطلقا عند ذلك الحد . فامتياز مثل هذا من شأنه أن يتخذ ذريعة لمطالب أخرى أبعد أثرا . وسرعان ما تصطبغ هذه المطالب الأخرى بصبغة سياسية وبذا يزول الانسجام الذى يسود إدارة القناة منذ إنشائها .

« لاتستند المطالب الإيطالية على أى أساس فقهى . وليس لإيطاليا أن تشكو لأنه لم يصبها افتئات محسوس . وليست هذه الشكوى التى تذيعها إلا وليدة الخيال المحض . وينبغى أن تفسده بريطانيا وفرنسا بالحزم وأن تحتفظا بالإدارة الحاضرة ، وألا تدعا مجالا لمطلب تمليه على إيطاليا أطماع واسعة تحجبها هذه الذرائع التى تحاول أن تسوقها لتأييد مطالبها » .

ذلك ما كتبه مستر ج . ب . فيرث عن « ايطاليا ومستقبل قناة السويس » فى جريدتى « الديلى تلغراف » و « المورننج بوست » فى ٦ يناير سنة ١٩٣٩ . وما كتبه مستر فيرث يوضح الرأى العام الذى يسود السياسة الدولية فيما يتصل بقناة السويس . وهناك رأى آخر أدلى به مسيو إدجار بونيه فى جلسة عقدها مجلس إدارة شركة القناة فى ٩ يناير سنة ١٩٣٩ وأذاعته الصحف بعد ذلك . فقد قال نائب رئيس الشركة ما يلى :—

« لقد أصبحت شركة القناة فى الوقت الحاضر غرضا لكثير من التعليقات . ولم تكن هذه تعليقات ودية مطلقا لأن الهدف الذى كان يرجوه أصحابها إنما كان ليتخلصوا تخلصا تاماً من شركة القناة حتى ينفرد بالانتفاع بها أولئك الذين يستخدمون قناة السويس . ويذهب أصحاب هذا الرأى إلى أن وجود شركة القناة ظاهرة لا تتفق والظروف الحديثة ، وأن المساهمين يعيشون فى زمن غير زمانهم ، وأنهم ليسوا إلا طفيليات إن لم يكونوا مجرمين . ثم يذهبون إلى أنه يجب أن يعهد بالقناة إلى هيئة دولية تمثل فيها كل دولة تمثيلا يتناسب ومالها من التجارة .

« ثم خفتت هذه الصيحة رويدا ولم يبق منها إلا مطالب قليلة . هى أن يؤلف مجلس إدارة الشركة من أفراد أكثر ، وأن تخفض رسوم المرور .

« وقد أجابت على ذلك الحكومة المصرية إجابة رشيدة حينما لفتت النظر إلى أنه لا يمكن إجراء تغيير فى نظم الشركة الأساسية من غير أن توافق عليه لأن القناة تجرى فى أرض مصرية ، ولأن مصر هى التى منحت عقد الامتياز ، ولأن القناة سوف تعود إلى مصر عند انتهاء أجل ذلك العقد . وقد أظهرت الصحافة المصرية بإجماع كاد أن يبلغ بعض أحيان حد العنف أن مصر سوف تصبح يوما من الأيام سيدة القناة من غير منازع . فهى لن تسمح بأن تحرم هذه المنافع التى تتوقعها عند استلام القناة .

« وهذا جميل جدا ، ولكن لاشك أن لشركة القناة رأيا يجب أن تجلوه . فلا يمكن أن يدخل أى تعديل فى نظم الشركة الأساسية مالم توافق عليه الحكومة المصرية ؛ وكذلك لا يمكن إجراء أى تعديل مالم توافق عليه الشركة . والشركة مصممة على أن تحتفظ بحقوقها فهى لن تسمح بأى

اعتداء عليها ، وهى كذلك لن تسمح بتعديل عقد الامتياز الذى غامرت من أجله وقامت بالتزاماتها الضخمة بعد الحصول عليه . فهما فكر البعض فلن تذهب قناة السويس ضحية تقضى بها أية مصالحة دبلوماسية .

« وإذا كان الأمر يتصل بتعديل الرسوم أو بتعيين أعضاء آخرين لمجلس الإدارة . فإن تعديل الرسوم من شأن مجلس الإدارة وحده ، أما تعيين بعض الأعضاء فهو من شأن المساهمين . ولن تحيد الشركة عن روح الاعتدال والمسامحة الذى أظهرته سياستها منذ إنشائها . وستظل مخلصة لتقاليدها التى أكسبتها قوة وتقديرا عالميا عاما . لكنها لن تتأثر بالإنذارات ولا بالتهديدات ، ولن تتأثر مطلقا بما يصطنعه البعض من ألوان الشتائم والسباب .

« إننى لم أتردد فى إلقاء هذا البيان باسم لجنة الإدارة التى ناقشت هذا الموضوع فى فرص كثيرة ، وأنا على يقين من أننى أتحدث بلسانها .

« وكذلك كنت أرغب فى إلقائه لأننى أعلم أنه يعبر تعبيرا قويا عن آراء الرئيس ويتفق اتفاقا تاما مع مايقوله الآن وماقاله فيما مضى فى خلال محادثاته الرسمية فى مصر » .

هذان الحديثان اللذان أسلفنا عليك يمثلان وجهة تمتاز بالوضوح والتعقل . فلا بريطانيا العظمى ولا فرنسا ولا مصر ولا شركة قناة السويس ولا أية واحدة من هؤلاء تستطيع أن ترى مسوغا لعمل هذه التعديلات التى تريدها المطالب الإيطالية . ومن يدرى ماذا يحدث غداً ؟ فإن الحياة الدولية غير مستقرة ؛ وربما تحطم محور برلين وروما ؛ وربما رجعت إيطاليا إلى الصواب[1] .

---

(١) كتبت هذه الكلمات فى منتصف سنة ١٩٣٩ — المعرب

(٦)[١]

لعلك قد استطعت أن تدرك مما سبق أن انجلترة وشركة القناة قد احتفظتا بحق مصر كاملا فى هذا النقاش العنيف الذى تبع الحرب الحبشية ، والحق لقد كان من حسن حظ مصر أن وقع هذا الخلاف الحاد بين إيطاليا من جانب وبين الشركة وإنجلترة من جانب آخر لأن إنجلترة والشركة حاولتا أن تدافعا عن حق مصر ، وكان دفاعهما عنها حارا . ولعله إلى ذلك يرجع الفضل فى هذه الاتفاقات التى انعقدت بين مصر وشركة القناة فى سنة ١٩٣٧ .

ومصر بعد ذلك قد بذلت الجهد والمال فى سبيل قناة السويس . وهى لاتزال تتطلع إلى اليوم الثامن عشر من شهر نوفبر سنة ١٩٦٨ . فى ذلك اليوم تعود القناة إلى مصر ، وفى ذلك اليوم تستعيد مصر قطعة من أرض الوطن بعد أن جرت عليها كثيرا من الأحداث .

على أنه ينبغى أن نضع سياسة خاصة حتى تكون مصر جديرة بأن تملك قناة السويس . وقد رأيت أن موضع القناة كان دائما من بين المواضع الحربية الحساسة ، وقد رأيت أن المعاهدة التى بيننا وبين إنجلترة تنص على أن تتولى مصر الدفاع عن القناة وتكفل فيها حرية الملاحة إذا أثبتت أنها قادرة على ذلك . ويجب أن تثبت مصر أنها جديرة بأن تدافع وحدها عن القناة وبأنها هى الكفيلة بأن تضمن حرية الملاحة فيها .

ولقد حاولت إيطاليا من قبل أن تجعل القناة فى أيدى لجنة من الدول . بل لقد كانت الصبغة الدولية التى للقناة من بين ما فكر فيه دى لسپس

---

(١) هذا الفصل من تأليف المعرب

نفسه ، وكانت دولية القناة مما أثاره سعد فى مفاوضاته مع ماكدونالد .
ولكن يجب أن تخلو سياستنا نحو القناة من هذه الدولية التى أرادتها إيطاليا لسبب ، وأرادها سعد لسبب آخر . قد يقول البعض إن منافذ البحار يجب أن تكون منفعة دولية عامة ، لكن قناة السويس تختلف اختلافا تاماً عن منافذ البحار . فهى ليست كالدردنيل وجبل طارق وباب المندب بل هى قطعة من أرض مصر لا تستطيع مصر أن تنزل عن شبر منها . ثم أن مصر نفسها قد بذلت فيها المال والدماء والمهج ، وهى تتطلع إلى اليوم الذى تستعيد فيه قناة السويس حتى تفيد منها جزاءً لها على ماأسلفت .

ثم ينبغى أن تقوم فئة فينا تبصرنا بما وراء قناة السويس حتى يعلم الجيل القادم أن له حقا معلوما فى هذه القناة . ومادام قد آمن الجيل القادم بحقنا فى قناة السويس فسوف يتهيأ لذلك اليوم الذى يستلم فيه القناة . قد نلقى فى سبيل الحصول على حقوقنا بعض العقبات ، وقد نصطدم بالسياسة الأوربية فى غير مكان واحد ، وقد نطالب بتخفيض المكوس وبتخفيض الرسوم لكنه ينبغى أن نصمد للسياسيين والطامعين والمطالبين .

وليس أجدى علينا من اثنتين : أولاهما أن نقوم بدعاية فى سبيل قناة السويس . فننشر فى مصر وباللغة العربية فصولا عنها وعن مركزها وعن تاريخها وعن إدارتها حتى نطبع فى ذهن الناشئين أنها مِلك لمصر وأنها ستؤول إليها حين يأتى الموعد المضروب . وثانيتهما أن ندرس إدارة قناة السويس وأساليب التجارة والمرور فيها دراسة وافية وأن يتدرب المصريون على كل عمل من أعمالها مهما كان دقيقا حتى تأتى فترة الانتقال فتجدنا على تمام الأهبة لصيانة قناة السويس لأنها ستعهد إلينا ولأننا سنكون الأوصياء على هذا الطريق العالمى العظيم .

الباب الرابع

إدارة قناة السويس وتجارة العالم

حقائق وأرقام

(١)

ينبغى أن نفرد فصلا خاصا من فصول هذا الكتاب نبحث فيه أموراً تتصل بقناة السويس من نواحيها الفنية . فهذا لازم لا لأننا نريد أن نطلع القارئ على سجل كامل لكل ما يتعلق بالقناة فحسب بل لأن هناك أسباباً أخرى تحتم علينا إيراد الحقائق والإحصاءات .

وبناء قناة السويس وإدارتها عمل فنى عظيم يتصل اتصالا وثيقاً بمصالح الملاحة بين الأمم التى تنقل متاجرها بين الشرق وبين الغرب ... وعمل عظيم مثل قناة السويس له قيمة عالية لا تخلو دراستها من اللذة ، بل قد لا تخلو من إثارة الخيال . وسنحاول فى حديثنا أن نظهر هذا الوجه الشائق من وجوه المسألة فى نفس الوقت الذى نوزد فيه الإحصاءات التى يحتفل بها الإخصائى .

***

و « الشركة العالمية لقناة السويس البحرية » شركة مساهمة مصرية ، أوجدها عقد امتياز منحه والى مصر محمد سعيد باشا إلى فرد ينان دى لسبس فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ثم فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، وأيده فرمان من سلطان تركيا فى ١٩ مارس سنة ١٨٦٦ وغطيت الشركة فى أكتوبر — نوفمبر

سنة ١٨٥٨ وقامت على ٧٨ بندا هى التى تكوّن نُظُمها الأساسية . وقد عقدت بعض الاتفاقيات أو الاتفاقات فيما بعد فعدّلت بعض هـذه البنود لـكن معظم الأسس الأولى ظلت إلى اليوم معمولا بها كما وضعت فى الأصل فإن العقد الأساسى لم يمس فى الصميم .

ويشير البنـد الثالث والسبعون إلى تكوين الشركة بموافقة الحـكومة المصرية بالشكل المعـروفة به الشركات المساهمة — على غرار الشركات المساهمة التى أقرتها الحـكومة الفرنسية » .

وحيث أنها شركة مصرية فقد اتخذت فى مصر مقرها الرسمى . ويمثلها « وكيل عام » يسكن القاهرة ويشرف على العلاقات بينها وبين الحـكومة المصرية من جانب وبين ممثلى الدول الأخـرى المفوضين من جانب آخر . ويرأس إلى جانب إشرافه هذا إدارات الشركة فى الاسماعيلية .

وقسمت الأعمال التى تتصل بالقناة ومنطقتها إلى ثلاثة أقسام : قسم لإدارة القناة ، وقسم للمرور ، وقسم للهندسة . ومن أجل القسمين الأخيرين قسمت منطقة القناة إلى مناطق صغرى ثلاث . المنطقة الأولى من بور سعيد إلى القنطرة ، والثانية من القنطرة إلى البحيرة المرة الـكبرى ، والثالثة من البحيرة المرة الـكبرى إلى بور توفيق . وقد روعى أن تمتد كل واحدة من هذه المناطق فى ثلث القناة تقريباً ؛ ويشرف على كل منطقة منهـا رئيس مسئول عنها . ويسكن رؤساء المناطق الثلاث بور سعيد والاسماعيلية وبور توفيق على التوالى .

والمـكتب الرئيسى لإدراة الشركة فى باريس . هنـاك يجتمع أعضاء مجلس الإدارة ليبحثوا ما يتصل بالقناة ، وهنـاك تجتمع الجمعية العمومية

للمساهمين . أما الموظفان الرئيسيان فهما المدير العام والسكرتير العام .

ولما كانت تجارة بريطانيا تكوّن ٥٠ ٪ من كمية البضائع التى تمر بالقناة ، ولأن الحكومة البريطانية أكبر المساهمين ، ولأن لأصحاب السفن فيها عشرة مقاعد فى مجلس إدارة الشركة ، فقد أنشىء للشركة فرع فى لندن له مدير خاص يرأس هيئة من الموظفين .

وينبغى أن نفرق بين الوظائف العامة التى تتصل بأعمال الشركة بوجه عام ، وبين الوظائف الخاصة التى تتصل بإدارة منطقة القناة فى مصر نفسها .

الإدارة فى باريس

يدير الشركة مجلس إدارة يتكون من اثنين وثلاثين عضوا « يمثلون أهم الأمم ذات المصالح » . والقواعد التى يسير عليها مجلس الإدارة تبينها البنود من ٢٤ الى ٣٦ من النظام الأساسى .

وقد كان عدد الأعضاء فى الأصل خمسة وثلاثين ؛ وبحسب البند ٧٧ كان على هؤلاء أن يقوموا بأعمال الإدارة خلال المدة التى تنشأ فيها القناة وأن يظلوا قائمين بها بعد افتتاح القناة بخمس سنين ، أى من نوفمبر سنة ١٨٦٩ الى نوفمبر سنة ١٨٧٤ . ومن بين هؤلاء خمسة وعشرون فرنسيا وثلاثة عشر عضوا من الجنسيات الأخرى . ولكن خفض عدد أعضاء مجلس الإدارة الى واحد وعشرين بناء على قرار الجمعية العمومية المنعقدة فى ٢٤ من أغسطس سنة ١٨٧١ ، وكان بين هؤلاء سبعة عشر فرنسيا وأربعة من جنسيات أخرى . وما بدأت سنة ١٨٧٤ حتى كان الأعضاء كلهم فرنسيين .
حقا لقد ساهمت فرنسا بأكثر المبالغ التى رصدت للمشروع ، ولكن كان

من المنتظر أن تأخذ كل دولة حصتها المقدرة لهـا فيبيح لها ذلك أن تشترك في إدارة القناة . وبعد أن حصلت إنجلترة على أسهم الخديوى عقدت الجمعية العمومية للشركة في ٢٧ يونيه سنة ١٨٧٦ ، واتخذ المساهمون قراراً يقضى بأن يزيد عدد أعضاء مجلس الإدارة إلى أربعة وعشرين حتى يمكن إضافة ثلاثة يمثلون الحكومة البريطانية . ثم أن الجمعية العمومية المنعقدة في ٢٩ مايو سنة ١٨٨٤ أرجعت عدد أعضاء مجلس الإدارة إلى اثنين وثلاثين كما تنص على ذلك الماده الرابعة والعشرون ، ووزعت المقاعد كما يلى : عشرون فرنسيا ، وعشرة من الانجليز ، وهولندى واحد ، وبلچيكى واحد . واستُبدل العضو البلچيكى بعضو واحد ألمانى فى سنة ١٨٩٩ ، واستبدل هو الآخر بعضو فرنسى فى سنة ١٩١٥ . أما مجلس الإدارة فى الوقت الحاضر فهو يتكون من تسعة عشر فرنسيا ، وعشرة من الانجليز ، وهولندى واحد ، ومصريين اثنين ؛ وقد عين هذان المصريان فى سنة ١٩٣٧ .

وتعين الجمعية العمومية للمساهمين أعضاء مجلس الإدارة لمدى ثمانية أعوام . وللأعضاء الذين تنتهى مدة عضويتهم أن يتجدد انتخابهم ثانية . وإذا شغر مقعد بوفاة أحد الأعضاء أو باستقالته ، حل محله عضو ينتخبه الأعضاء الباقون حتى تنعقد الجمعية العمومية للمساهمين ؛ فإما أن تقر هـذا التعيين ، وإما أن تنتخب عضوا آخر .

ويجب أن يكون لكل عضو من أعضاء مجلس الإدارة مائة سهم من أسهم الشركة ، على ألا تكون محصنة ، وعلى أن تودع عند الشركة فى خلال مدة عضويته . ويتقاضى أعضاء مجلس الإدارة ٢ ./. من صافى أرباح الشركة كل سنة ، مقسمة عليهم . وكانت هذه الأتعاب ٣ ./. قبل سنة ١٨٧١ .

وأعضاء مجلس الإدارة ينتخبون كل سنة الرئيس ونائب الرئيس ويجتمعون مرة فى الشهر على الأقل .

ومن بين الواجبات التى يقوم بها أعضاء مجلس الإدارة : تعيين كبار الموظفين وفصلهم ، وشروط التعويض والخدمة وما شاكل ذلك ؛ ثم توظيف بعض المال الحر توظيفاً مؤقتا ، وبحث المشروعات والخطط والمقترحات التى تتصل بعمليات القناة ؛ وعقد العقود ، وكل ما يتصل بشراء الأملاك أو بيعها أو شراء سفن أو آلات ؛ ثم الموافقة على الميزانية السنوية للشركة ، وكل ما يتصل بالتعويضات والحقوق التى نص عليها فى عقد الامتياز ، وتوزيع المبالغ التى يحتفظ بها أو يصرف منها على معاشات الموظفين ومطالبهم ؛ ثم المسائل المتصلة بالأسهم والسندات .

فإذا أثيرت مسألة تتعلق بأمر من هذه الأمور الحيوية ؛ كأن قدم اقتراح يتصل بتخفيض الرسوم أو زيادتها ، أو اقتراح آخر بتغيير النظم الأساسية للشركة ، أو اقتراح ثالث بتحويل بعض الأرباح أو بطلب عقد امتياز آخر ، أو اقتراح رابع بعمل اتفاقات أو اتحادات ، أو اقتراح خامس بإنهاء الشركة أو تصفيتها — فإن الدعوة ترسل إلى أعضاء مجلس الإدارة الغائبين ليجتمعوا فى خلال شهر ويبحثوا المسألة من جميع وجوهها ثم يصوتوا شخصيا مع الاقتراح أو ضده . فإذا لم يتمكن أحدهم من الحضور شخصيا فله أن يكتب مذكرة بآرائه يرسلها إلى الرئيس ، وعلى الرئيس أن يعرض آراء الغائبين . وتؤخذ الأصوات ويكون لأغلبية أصوات الحاضرين الأثر فى قبول الاقتراح أو رفضه .

وتقوم إلى جانب مجلس الإدارة الذى فصلنا وظائفه فيما سلف « لجنة

إدارية » نص عليهـا فى النظام الأساسى للقناة (البنود من ٣٧ إلى ٤٢) وتتـكون هـذه اللجنة من رئيس مجلس الإدارة وأربعة آخرين ينتدبون خاصة لهذا العمل . ويجتمع هؤلاء كلما دعاهم الرئيس ، على أن يكون ذلك مرة فى الأسبوع على الأقل .

فأعضاء مجلس الإدارة هم إذاً الذين يعينون هذه اللجنة الإدارية ، ولهم الحق فى أن ينتدبوا عضواً أو أكثر من أعضاء المجلس ، وفى أن ينتدبوا شخصا أو أكثر من أى الأشخاص خارج المجلس ، ليقوموا بواجبات خاصة تعهد إليهم . وقد يقع هذا الندب على موظفين فى الحـكومة ، أو موظفين من رجال شركة القناة ، أو على أى رجال آخرين .

وقد نص على القواعد التى تتبع فى انعقاد الجمعية العمومية للمساهمين فى البنود بين ٤٣ — ٥٨ من النظام الأساسى للشركة . والأعضاء الذين لهم حق الاشتراك فى الجمعية العمومية هم الذين يملـكون خمسة وعشرين سهما على الأقل . والعدد القانونى الأدنى لانعقاد الجمعية هو أربعون ، وينبغى أن يمثل ١/٢٠ من رأس المال على الأقل ؛ وإلا أجّل انعقاد الجمعية . ولـكل مساهم يملك خمسة وعشرين سهما صوت واحد ؛ وليس لمساهم — مهما بلغ عدد أسهمه — الحق فى أكثر من عشرة أصوات .

وتنعقد الجمعية العمومية السنوية فى موعد بين أول مايو وأول أغسطس من كل سنة . وعلى كل مساهم — لـكى يحتفظ لنفسه بحق الاشتراك فى هذه الجمعية — أن يثبت حقه فى مكاتب الشركة قبل انعقاد الجمعية بخمسة أيام على الأقل . وفى حالة تقديم هذا الإثبات يستلم بطاقة تسمح له بدخول قاعة الاجتماع . ولا يُقبل مندوبون عن المساهمين إلا إذا كانوا هم أنفسهم من

حملة الأسهم الذين لهم حق الاشتراك فى الجمعية العمومية .

وإلى جانب ما تختص به الجمعية العمومية من الأعمال العادية ، ومن انتخاب أعضاء مجلس الإدارة فإنه يعرض عليها أثناء انعقادها كل القرارات الهامة وتؤخذ موافقتها عليها : وتلك هى القرارات التى تتصل بعقود امتياز جديدة ، أو لترصيد بعض المبالغ ، أو بتغيير النظام الأساسى ، أو بتصفية مركز الشركة المالى ، أو بزيادة رأس المال أو الديون إلى غير ذلك . ويمكن عقد اقتراع سرى فى الجلسة إذا طلب ذلك عشرة من الأعضاء .

وجرت عادة غريبة فى نهاية كل جلسة من جلسات الجمعية العمومية : وذلك أن يقدّم لكل واحد من الحاضرين وسام فضى صك خاصة لهذا الغرض ، ويمكن التنازل عن هذا الوسام فى مقابل عشرين فرنكا إذا أراد العضو استبداله .

ادارة منطقة القناة فى مصر

والإدارة المحلية فى مصر هى حلقه الاتصال بين الشركة وبين الحكومة المصرية التى يمثلها مندوب له الحق فى أن يبحث كل أعمال الشركة . وهذه الإدارة المحلية تختص بالمسائل التى تدور حول أرض منطقة القناة وحول الإشراف على المدن وفرض الضرائب . وسنبسط ذلك بعض البسط فى القسم التالى . ثم إن هـذه الإدارة المحلية مختصة أيضا بتعيين الموظفين وبإحالتهم إلى المعاش وبتعويض العمال وغير ذلك . ويُستخدم الموظفون المتزوجون على أساس أنهم ذوو أسر ؛ فإذا كان لهم زوجات وأولاد يعيشون

فى بلادهم الأصلية منحوا علاوات خاصة ، ومنحوا تسهيلات أخرى لتربية أولادهم .

(٢)

نحن الآن مقبلون على بحث الأمور الخاصة بمالية الشركة ، ويمكن أن نبحثها بنظام إذا قسمناها كما يلى : — (ا) الأسهم والسندات (ب) أسعار السوق (ح) الإيرادات والمصروفات (ء) توزيع الأرباح العامة (هـ) فوائد الأسهم والسندات .

(ا) الأسهم والسندات

كان الأصل فى رأس مال شركة قناة السويس أن يكون ٤٠٠٫٠٠٠ سهم ، كل منها بمبلغ ٥٠٠ فرنك ، ولكل منها ٥ ٪ من الفائدة طبقا للنظام الموضوع وقد وضعت هذه فى السوق فى نوفمبر سنة ١٨٥٨ .

وقد رأى دى لسبس أن تشترك كل دول الغرب ماليا فى هذا المشروع ؛ فاحتفظ بكتل من الأسهم لكل واحدة من هذه الدول . لكن آماله خابت وأوشك المشروع أن يفشل لولا أن استجابت له فرنسا ومصر استجابة نبيلة . واشترت إنجلترة أسهم الخديوى فيما بعد . ومن الجدول التالى تستطيع أن ترى ما احتفظ به لكل دولة من الأسهم مع مقارنته بموقف كل دولة وما اشترته فعلا من هذه الأسهم : —

اسم المملكة	الأسهم التي احتفظ بها لكل مملكة	الأسهم التي اشترتها فعلا كل مملكة
الحكومة المصرية	٦٤,٠٠٠	١٧٧,٦٤٢
تركيا		٧٥٠
مصر	٤٢,٠٠٠	٩٩٨
تونس		١,٧١٤
فرنسا	٨٠,٠٠٠	٢٠٧,١٦٠
الجزائر		٧٢٨
بريطانيا العظمى	٨٠,٠٠٠	لا شيء
مالطة		٨٥
النمسا	٤٠,٠٠٠	١٦٣
الروسيا	٢٤,٠٠٠	١٧٤
ألمانيا		٥
پروسيا		١٥
السويد والنرويج		١
الدانمارك	٣٠,٠٠٠	٧
سويسرة		٤٦٠
الأراضي المنخفضة		٢,٦١٥
بلچيكا		٥٧٣
إسبانيا		٤,١٦١
البرتغال	٢٠,٠٠٠	٥
إيطاليا		٢,٧١٩
اليونان		٢٥
الولايات المتحدة	٢٠,٠٠٠	لا شيء
المجموع	٤٠٠,٠٠٠	٤٠٠,٠٠٠

وطبقا للقرار الذى اتخـذته الجمعية العمومية للمساهمين فى اجتماعها السنوى المنعقد فى ٢ يونيه سـنة ١٩٢٤ نصّف كل سهم من غير زيادة رأس المال . وبذلك أصبح عدد الأسهم ٨٠٠٫٠٠٠ قيمة كل منها الاسمية ٢٥٠ فرنـكا . ومن هذه تملك الحكومة البريطانية ٣٥٣٫٥٠٤ .

ولأسهم رأس المال ربح سنوى مقدارة ٥ ٪ يدفع كل نصف سنة فى أول يوليه وأول يناير . وكذلك للأسهم الحق فى الفوائد فهى تشترك فى ٧١ ٪ من صافى الأرباح .

وتستهلك أسهم رأس المـال هذه تدريجيا ويحل محلها أسهم من نوع آخر اسمها أسهم التمتع . ولهـذه نفس الميزات لولا أنه ليس لها ٥ ٪ من الربح على رأس المال الذى دفع . واستهلاك أسهم رأس المال يحدث سنويا بسحب فى ١٥ ديسمبر من كل سنة ، وتدفع قيمة كل سهم يستهلك فى أول يناير . ومن أسهم رأس المال البالغ عددها ٨٠٠٫٠٠٠ استهلك السدس بهذه الطريقة .

وقد أصدرت الشركة فى الحين بعـد الحين سندات على قروض خاصة فوضتها فى عقدها الجمعية العمومية للمساهمين لـكى تقوم الشركة بتنفيذ برنامجها الخاص بأعمال القناة . فهناك مجموعة تشمل ٧٣٫٠٢٦ سندا ٣ ٪ قيمتها ٥٠٠ فرنك تدفع فى خلال خمسين سنة بسحب سنوى بدأ فى سنة ١٨٨٥ وقد دفعت جميعها فى ١٩٣٤ . ثم هناك مجموعة ثانية من سندات القروض تشمل ٢٣٨٫٩٦٤ من نفس الصنف تدفع فى خلال خمس وسبعين سنة بسحب بدأ فى سنة ١٨٨٧ وسيكون آخر سحب لها فى سنة ١٩٦٢ . ثم هناك مجموعة ثالثة تشمل ٧٥٫٠٠٠ لمدة ثلاث وخمسين سنة بدأ أول سحب لها فى ١٩٠٩ وسيكون آخر سحب لهـا فى سنة ١٩٦١ . وقد صدرت

أخيراً سندات ٥ ./. عددها ٢٥٢٫٦٥٥ فى سنة ١٩١٥ و١٩١٦ و١٩١٨ وستدفع فى سنة ١٩٤٥ على الأكثر .

(ب) أسعار السوق

مرت القناة فى سنواتها الأولى بفترة عصيبة كانت تعانى فى خلالها أزمة مالية حادة للتكاليف الباهظة التى اقتضاها حفرها ، ولأن أصحاب السفن لم يسرعوا إلى استخدامها والانتفاع بها بعد أن فتحت . ففى سنة ١٨٧٠ أى فى السنة التالية لافتتاح القناة هبطت الأسهم من ٥٠٠ فرنك للسهم الواحد إلى ٢٧٢ . وفى السنة التالية هبطت إلى أدنى من ذلك فبلغت ٢٠٨ ولم ترتفع السندات فوق القيمة الاسمية إلا فى ١٨٧٥ . ومنذ تلك السنة ظلت ترتفع بانتظام ، وهاك جدولا يبين متوسط الأسعار السنوية فى العشرين سنة بين ١٩١٩ — ١٩٣٨

بورصة الأوراق المالية بلندن

السنة	أعلى سعر	أقل سعر	السنة	أعلى سعر	أقل سعر	السنة	أعلى سعر	أقل سعر
١٩١٩	١٨٨ ١/٨ جنيها	١٤٠	١٩٢٤	٩٣ ١/٢	٥٤ ١/٢	١٩٣٢	١٩٧	١٣٩ ١/٢
١٩٢٠	١٤٥	١٢٣	١٩٢٥	١١٨	٩٢	١٩٣٣	٢٥٧	١٨٩ ١/٢
١٩٢١	١٢٢	١٠٦ ٣/٤	١٩٢٦	١٠٨	٧٦	١٩٣٤	٢٦٧	٢٤٢ ١/٢
١٩٢٢	١٢٩	١١٥	١٩٢٧	١٣٢ ٣/٤	١٠٧	١٩٣٥	٢٦٩	٢٢٧
١٩٢٣	١٢٤ ١/٤	١٠١ ١/٢	١٩٢٨	١٧١	١٤٩	١٩٣٦	٢٦٥	٢٣٠
			١٩٢٩	١٢٥	٢١٠	١٩٣٧	٢٥٦ ٥/٨	١٥٧ ١/٢
الأسهم المقسمة			١٩٣٠	١٥٢	١٣٠	١٩٣٨	١٧٦ ١/٢	١٠٩
(تبدأ من سنة ١٩٢٤)			١٩٣١	١٥٨	١١٦ ١/٤			

ويدل آخر رقم من هذه الأرقام على أن نصيب الحكومة الإنجليزية من هذه الأسهم قد قدر فى سنة ١٩٣٨ بمبلغ ٣٩ مليون جنيه .

(ح) الإيرادات والمصروفات

إن المورد الرئيسي لدخل الشركة هو بطبيعة الحال رسوم القناة . ولكن لها إلى جانب ذلك بعض الأرباح التي تستخلصها من تأجير أرضها ومنشآتها فى ميناء بور سعيد . وإلى جانب ذلك تحصل الشركة على دخل صغير من المال الاحتياطي الموقوف على بعض الأعمال ودخل القناة السنوى فى الوقت الحاضر يبلغ ٩ ملايين من الجنيهات أو يزيد على ذلك قليلا . ومن بنود المصروفات دفع الأرباح ، واستهلاك السندات ، ومصروفات أخرى لا علاقة لها بالإدارة . وكل هذا يستنفد ١٩ ./. من الإيرادات ، ثم إن أعمال الصيانة تمتص ٢٠ ./. من هذه الإيرادات .

وفى السنة الأولى للقناة بلغ الدخل من رسوم السفن ٤٫٣٤٥٫٧٥٨ فرنك (أى ١٧٢٫٤١٠ جنيه إنجليزى) ومن مرور الركاب ٢٦٣٫٥٥٢ فرنك (أى ١٠٫٤٠٠ جنيه إنجليزى) أما أرقام السنين العشر بين ١٩٢٩ إلى ١٩٣٨ فهى كما يلى مقدرة بالجنيهات الإنجليزية

السنة	إيرادات من رسوم السفن	إيرادات من رسوم الركاب
١٩٢٩	٨٫٨٧١٫٥٩٠	١١٩٫٦٥٠
١٩٣٠	٨٫٢٥٧٫٦٣٠	١١١٫٧١٠
١٩٣١	٧٫٩٦٤٫٤٧٠	١٠٦٫١١٠
١٩٣٢	٨٫٧٩٠٫٥٥٠	١٣٢٫٦٠٠
١٩٣٣	٩٫٩١٨٫١٨٠	١٣٥٫٠٨٠
١٩٣٤	١٠٫٩٨٦٫٧١٠	١٥٣٫٧٣٠
١٩٣٥	١١٫٥٤٨٫١٦٠	٣٩٩٫٨٦٠
١٩٣٦	١٠٫٩٠٦٫٩٢٠	٤٩٥٫٠٦٠
١٩٣٧	١٠٫٥٣٨٫٣١٠	٢٦٨٫٥٣٠
١٩٣٨	٩٫٥٢٢٫٦٥٠	١٣٦٫٠٢٠

(د) توزيع الأرباح العامة

توزع أرباح الشركة طبقاً للنظام الأساسى وطبقاً لشروط عقد الامتياز حسب النسب التالية : ١٥ ./٠ النصيب الأصلى للحكومة المصرية ، ١٠ ./٠ نصيب المؤسسين ، و ٢ ./٠ نصيب أعضاء مجلس الإدارة ، و ٢ ./٠ معاشات الموظفين ، و ٧١ ./٠ فوائد لحملة الأسهم .

ومنذ سنة ١٩٠٠ لم تستلم الحكومة المصرية نصيبها من الأرباح البالغ ١٥ ٪ وهو النصيب الذى حدد لها أصلا . فإنها تنازلت عن هذا النصيب للبنك العقارى ؛ وهو بيت مالى فرنسى أقرض الخديوى قروضاً عظيمة . وقد حوّل البنك حقوقه فى مقابل اثنين وعشرين مليون فرنك إلى جمعية اسمها « الجمعية المدنية لا سترجاع ١٥ ٪ من أرباح شركة قناة السويس المقررة للحكومة المصرية » . وقد قسمت هذه الجمعية تلك القروض إلى ٨٤٫٥٠٧ جزءا : قسم كل جزء منها إلى جزيئات خمسة فأصبح مجموعها ٤٢٢٫٥٣٥ كلها تشترك فى ١٥ ./٠ من أرباح القناة . وقد عين بنك الخصم الأهلى وكيلا لهذه الجمعية . ولهذا البنك تدفع شركة قناة السويس النصيب الأصلى للحكومة المصرية كل عام . وهو ١٥ ./٠ من صافى الأرباح كما ذكر من قبل .

وكان المؤسسون الذين يستلمون ١٠ ./٠ من صافى الأرباح هم فى الأصل الأشخاص الذين اعتمد تعيينهم الوالى . وأولئك هم الذين اشتركوا فى تأسيس العمل إما باشتراكهم الفعلى ، وإما ببحوثهم ، وإما بمالهم . وقُسمت مخصصاتهم فى مبدأ الأمر إلى مائة قسم ؛ ولكن قُسم كل واحد منها فى سنة ١٨٥٩ إلى عشرة فأصبحت ألفا . وحينما كتب الجدول النهائى للمستحقين فى تلك السنة تبين أنهم ١٦٠ شخصا . وقد تقبل بعضهم أنصبتهم من غير

حماسة ظاهرة ؛ لـكن بعضهم رفض قبولها من حيث المبدأ . وفى سـنة ١٨٨٠ قسّمت هذه المشور كل منها إلى مائة فأصبحت ١٠٠٠٠٠ تشترك جميعها فى ١٠ ٪ من الأرباح . وكانت نتيجة كل ذلك أن كل قسم من هذه المائة ألف يتيح لصاحبه الحق فى فرنك واحـد عن كل مليون فرنك من الأرباح الموزعة .

(هـ) فوائد الأسهم والسندات

إذا وضعنا جـدولا يبين الفوائد التى استلمها المساهمون الأصليون فى رأس المال فيجب أن نذكر أن الأسهم الأصلية وقيمتها ٥٠٠ فرنك لـكل منها قد تنصفت فى سنة ١٩٢٤ فأصبحت قيمتها ٢٥٠ فرنكا فقط ؛ ثم يجب أن نذكر أن الفوائد كانت تدفع إلى سنة ١٩٣٠ بما فيها تلك السنة بعـد خصم الضرائب الفرنسية . ومنذ سنة ١٩٣٨ أصبح دفع هذه الفوائد خاضعا لضريبة دخل مصرية مقدارها ٧ ٪ ستزداد تدريجياً إلى ١٠ ٪

السنة	صافى فائدة السهم			السنة	مجمل فائدة السهم		
	بنس	شلن	جنيه		بنس	شلن	جنيه
١٩١٩	٣	٥	٤	١٩٣١	١١	١٥	٦
١٩٢٠	٧	١٦	٤	١٩٣٢	٩	١٨	٥
١٩٢١	—	١٣	٤	١٩٣٣	٥	١٣	٦
١٩٢٢	—	١٠	٤	١٩٣٤	٩	—	٧
١٩٢٣	١	٢	٥	١٩٣٥	٦	٣	٧
١٩٢٤	—	١٤	٢	١٩٣٦	٣	٢	٥
١٩٢٥	١٠	١٦	٢	١٩٣٧	٥	—	٥
١٩٢٦	١١	٧	٣	١٩٣٨	٤	١٥	٤
١٩٢٧	٤	١٣	٣				
١٩٢٨	٣	٢	٤				
١٩٢٩	٥	٥	٤				
١٩٣٠	١١	٧	٤				

(٣)

لم يؤثر شيء فى مالية قناة السويس مثل ما أثرت الرسوم والأجور التى تُجبى على السفن والمسافرين الذين يخترقون القناة ، وقد ضاقت بها الدول البحرية ذرعا ونظر إليها أصحاب السفن شزرا ؛ وفى السنوات الأولى العجاف كانت مثارا للنقاش فيما يتصل بأسعارها وبالطريقة التى تحسب بها .

وقد قدر فى الأصل أن يُجبى رسم أقصاه عشرة فرنكات من الذهب عن كل طنّ فى السفينة ؛ ومثل هذا المبلغ عن كل مسافر . ولكن نظرا لقلة التجارة التى سارت فى القناة أول الأمر كان من اللازم أن يستقر الرأى على ضريبة إضافية أخرى إذا أريد بالقناة أن تستمر فى عملها ، وقد فرضت هذه الضريبة الإضافية على بعض أنواع النقل البحرى ، وأعلن أنها لم تكن إلا إجراءً مؤقتا . واجتمعت « اللجنة الدولية لتحديد حمولة السفن » فى القسطنطينية سنة ١٨٧٣ وقررت أن تكون الضريبة الإضافية ثلاثة فرنكات عن كل طنّ ، على أن تتناقص هذه الضريبة خمسين سنتيما إذا بلغ مجموع حمولة السفن التى استعملت القناة ١٠٠٫٠٠٠ طن . فإذا بلغ مجموع حمولة السفن التى استعملت القناة ٢٫٠٠٠٫٠٠٠ طن تلاشت هذه الضريبة ؛ وفعلا أمكن إزالة هذه الضريبة الإضافية فى يناير سنة ١٨٨٤ . ومنذ ذلك التاريخ لم تصل الرسوم إلى حدها الأقصى المسموح به ؛ بل لقد تناقصت بانتظام لزيادة التجارة إلا فى حالة واحدة زادت فيها نظرا لتناقص التجارة خلال الحرب الكبرى وبعدها . على أن هذه الضريبة الإضافية لم تطبق على السفن الفارغة . ولم يحدث أن تساوت السفن الفارغة والسفن

المشحونة إلا مرة واحدة فى سنة ١٩١٨ — ١٩١٩ .

وقد ألغت الحكومة المصرية فى سنة ١٩٣٥ فقرة الذهب من كل العقود فأثار ذلك مسألة تتصل بالحد الأقصى لرسوم القناة ، وهى التى كانت قد حددت بالفرنكات الذهب . وقد تقرر أخيراً أن يحسب الحد الأقصى لرسوم القناة بالقروش — أى بثلاثة وستين قرشاً عن كل طن — ولكن فى حالة ما إذا هبطت العملة المصرية يجب أن يرتفع الحد الأقصى إلى ما يساوى هذا المبلغ ذهباً . ومعنى ذلك أن مستوى الذهب لا يزال معمولا به فيما يختص بالحد الأقصى للرسوم . ولكن لم يحدث منذ سنة ١٩٣٥ أن طبق مبدأ الحد الأقصى فلا زالت تدفع هذه الرسوم حسب الجنيه الاسترلينى والقروش بدلا من أساس الذهب الذى كانت تدفع طبقا له فى الزمن الماضى .

والجدول التالى يسجل التغيرات التى عانتها الرسوم منذ سنة ١٨٨٤ إلى سنة ١٩٣٨ . والأجور التى تدفع عن كل مسافر هى نفسها الأجور التى تدفع عن كل طن فى أية سفينة من السفن . أما الأطفال بين الثالثة والثانية عشرة فإنهم يحاسبون بتعريفه الطن فى السفن الفارغة . ولا تدفع رسوم على الأطفال ممن هم دون الثالثة ، ولا على البحارة الذين يعدون من بين مواد السفينة على أن يكون مع هؤلاء شهادة بأنهم تابعون لأصحاب السفينة .

تاريخ تنفيذ التعريفة	تعريفة السفن المشحونة عن كل طن	تعريفة السفن الفارغة عن كل طن
	فرنك ذهبا	فرنك ذهبا
أول يناير سنة ١٨٨٤	١٠	٧,٥٠
« « « ١٨٨٥	٩,٥٠	٧
« « « ١٨٩٣	٩	٦,٥٠
« « « ١٩٠٣	٨,٥٠	٦
« « « ١٩٠٦	٧,٧٥	٥,٢٥
« « « ١٩١١	٧,٢٥	٤,٧٥
« « « ١٩١٢	٦,٧٥	٤,٢٥
« « « ١٩١٣	٦,٢٥	٣,٧٥
« إبريل « ١٩١٦	٦,٧٥	٤,٢٥
٥ اكتوبر « ١٩١٦	٧,٢٥	٤,٧٥
أول يناير « ١٩١٧	٧,٧٥	٥,٢٥
« يوليه « ١٩١٧	٨,٥٠	٦
« يناير « ١٩١٨	٨,٥٠	٨,٥٠
« مارس « ١٩٢٠	٨,٥٠	٦
« اكتوبر « ١٩٢٠	٨,٢٥	٥,٧٥
« « « ١٩٢١	٨	٥,٥٠
« مارس « ١٩٢٣	٧,٧٥	٥,٢٥
« يناير « ١٩٢٤	٧,٥٠	٥
« إبريل « ١٩٢٥	٧,٢٥	٤,٧٥
« « « ١٩٢٨	٧	٤,٥٠
« يناير « ١٩٢٩	٦,٩٠	٤,٤٠

تاريخ تنفيذ التعريفة	تعريفة السفن المشحونة عن كل طن		تعريفة السفن الفارغة عن كل طن	
	فرنك ذهبا		فرنك ذهبا	
أول سبتمبر سنة ١٩٣٠	٦٫٦٥		٣٫٣٢٥	
١٥ نوفبر « ١٩٣١	٦		٣	
أول إبريل « ١٩٣٤	٥٫٧٥		٢٫٨٧٥	
	بنس	شلن	بنس	شلن
٨ يوليه « ١٩٣٥	٦	٧	٩	٣
أول يوليه « ١٩٣٦	—	٧	٦	٣
« إبريل « ١٩٣٧	—	٦	—	٣
١٥ ديسمبر « ١٩٣٨	٩	٥	١٠½	٢

وقد نص على القواعد التى تنظم الرسوم والأجور فى البنود من ٢٢ إلى ٣٢ من « قواعد الملاحة » التى طبعتها الشركة . وقد ذيلت هذه القواعد بمقتبسات من « قواعد قياس الحمولة » وهى التى قررتها « اللجنة الدولية لتحديد حمولة السفن » المنعقدة فى سنة ١٨٧٣ . وكذلك ذيلت بجدول يشمل التخفيضات الإضافية التى تسمح بها شركة قناة السويس فى بعض الأحوال.

وهناك تعريفة خاصة بالتجارة المحلية بين بورسعيد والإسماعيلية . وتدفع السفن نصف الرسوم إذا هى إستعملت نصف القناة فقط . وعلى الذين يمكثون فى القناة أكثر من أربع وعشرين ساعة رسوم خاصة . ثم هناك رسوم دلالة أخرى تدفعها السفن التى تستخدم ميناء بور سعيد من غير أن تخترق القناة . فإذا كان من الضرورى أن تجر السفينة أو تخفر فعليها أن تدفع رسوما قليلة ولكن الرفاسات التى تقوم بالجر أو بالحراسة لا تدفع رسوما فى

سيرها فى القنـاة لمقابلة السفن أو عند عودتها بعد قيامها بمهمتها ؛ على أنه يجب ألا تحمل هذه الرفاسات بضائع ولا مسافرين .

وينبغى أن تدفع الرسوم والأجور نقدا مقدما قبل المرور بالقناة . ويكون دفعها بإحدى بلاد ثلاث : إما بمصر ، وإما فى باريس ، وإما فى لندن . والأجور الإضافية التى قد تتطلبها ظروف خاصـة يجب أن تدفع أيضا قبل المرور ويكون ذلك فى مكاتب الشركة فى مصر .

وطبقا للفقرة الأولى من البند الثانى والعشرين من هذه القواعد نص على أن « حمولة السفن التى تدفع عليها الرسوم والأجور بحسب هذه القواعد يجب أن تكون صافى الحمولة الناتجة بحسب نظام التقدير الذى وضعته اللجنة الدولية المنعقدة فى القسطنطينية فى سنة ١٨٧٣ » وتستخرج بهذه شهادات خاصة فى كل بلد .

وهذه الشهادات الخاصة (شهادات قناة السويس) تصدرها فى كل بلد من البلاد السلطة المختصة بقياس حمولة السفن . ففى إنجلترة مثلا تتولى هذه السلطة وزارة التجارة . وأية سفينة لا تستطيع أن تبرز شهادة مثل هذه يقيسها موظفو الشركة بحسب قواعد لجنة القسطنطينية ، وتظل أقيسة موظفى الشركة معمولا بها وتجبى عليها الرسوم المفروضة حتى يحين الوقت الذى تبرز فيه السفينة شهادة قناة السويس .

وليس لقياس الحمولة الذى قررت قواعده لجنة القسطنطينية شأن بوزن البضاعة المحمولة ولا بالفراغ الذى تشغله هذه البضـاعة . فكل طن من حمولة السفن يحسب بحسب قاعدة عامة نص عليها فيما يلى : « إن إجمالى الحمولة أو مجموع ما تستطيع أن تحمله السفينة يجب أن يشمل الأقيسة الدقيقة

لكل أنواع الفراغ فى السفينة بلا استثناء ، وذلك فيما هو أدنى من سطح السفينة المائى ؛ كما أنه يشمل كل فراغ مغطى تغطية دائمة أو مقفل فيما هو أعلى من سطح السفينة المائى » .

ويطرح الكثير قبل أن نصل إلى صافى الحمولة التى تجبى عليها الرسوم . فيجب أن يطرح من الأقيسة العامة التى ذكرت أنواع الفراغ التى يشغلها الضباط والبحارة فى السكنى والنوم ، وكذلك ينبغى أن يطرح منها المكاتب والفراغ الذى تشغله الآلات والصهاريج ومخازن الفحم والأمكنة التى تحفظ فيها أدوات الملاحة إلى غير ذلك .

وعلى موظفى الشركة أن يفحصوا «شهادة شركة القناة» ، وأن يتأكدوا أنه لم توضع بضائع فى الفراغ المعفى من الرسوم ، ولو أنه لم تتبع كل هذه النظم فى قياس حمولة السفن ، لضاع وقت طويل جدا فى قياس كل سفينة وفى تقدير ما عليها من البضائع ، كانت تتعقد هذه المسائل وكان يحدث ذلك تأخيرا للسفن وازدحاما فى الموانىء . وعلى كل صاحب سفينة أن يعلن طبيعة البضاعة التى تحملها سفينته ، والمكان الذى وردت منه ، والمكان الصادرة إليه . فمثل هذه المعلومات تمكن الشركة من وضع إحصاءات قيمة توضح اتجاهات التجارة بين الشرق وبين الغرب .

(٤)

بعد أن افتتحت القناة بوقت وجيز رؤى أن تبدأ الشركة منهجا من مناهج الأصلاح والتحسين بحيث تقوم بالواجبات التى تقتضيها مصالح العالم التى تتصل بالنقل البحرى . ومنذ ذلك الحين قامت الشركة بتنفيذ مناهج

للإصلاح والتعمير لا تكاد تنقطع . ففضلا عما تقوم به الشركة من صيانة القناة فقد خصصت مشروعات لتنشئة ميناء بورسعيد ، ولتطويل مرسى السفن فيها وتعميقه ، ولتوسيع القناة ، ولتعميق أغوارها ، ولتكبير الجوانب ثم لتحسين المنحنيات .

والحق لم تكن القناة فى أى يوم من أيامها عملا ثابتا يقف عند حد ، بل لقد نشأت مع الزمن ، وحاولت أن تساير ما يقتضيه تقدم صناعة السفن من زيادة الحمولة ، وتكاثر العدد . ولم يكن يستطيع أحد فى سنة ١٨٦٩ أن يتنبأ بأن سفينة مثل «إمپرس أف بريتن» حمولتها ٤٢٫٠٠٠ طن سوف تخترق القناة .. وهى السفينة التى عاد عليها ملك إنجلترة وملكتها من رحلتهما فى كندا .

ولم يتغير طول القناة نفسها . فهو ١٠١ ميل من منار بورسعيد إلى الحد الجنوبى لميناء بور توفيق . لكن المسالك عند الطرفين قد زادت فى الطول كثيرا . فبعد أن كانت مسالك بورسعيد ميلا وربع ميل أصبحت الآن أربعة أميال ؛ وبعد أن كانت مسالك السويس ١٫٣٠٠ ياردة أصبحت الآن ميلين وثلث ميل .

وحينما نبحث هذه الأرقام نرى لسهولة العرض أن نسردها على وجه التقريب من غير كسور حتى لا تتعقد أبحاثنا .

وقد كان اتساع القناة عند أغوارها ٧٢ قدما فى مبدأ الأمر ، وكان العمق نفسه ٢٦ قدما ؛ وكان على جوانبها ثمان محطات جانبية تستطيع أن تتقابل عندها السفن الرائحة والسفن الغادية . وكان اتساع القناة عند هذه المحطات فى القاع ٨٩ قدما ؛ وكانت تستطيع السفن أن تمر جنبا إلى

جنب فى بحيرة التمساح وفى المياه المتسعة عند البحيرات المرة .

أما القناة نفسها فتخلو من الأهوسة لأنها فى مستوى سطح البحر . وهى مستقيمة ليس فى طولها جميعه إلا أربعة عشر منحنٍ . وتسير القناة ٨٩ ميلا فى خط مستقيم .

وبدىء بأول مشروعات التحسين فى سنة ١٨٧٦ . وكان الغرض منه تكبير المحطات الجانبية ، وتسهيل المنحنيات ، وتوسيع القناة إلى ٩٢ قدما فيما بين البحيرات المرة والسويس . وكان قد أصبح هذا التوسيع ضروريا لتيارات المد والجزر التى كان يحدثها البحر الأحمر . وكانت تصل سرعة هذه التيارات إلى ثلاث عقد فى بعض الأحيان حتى كانت تدفع بعضه السفن إلى الشاطىء . أما المد والجزر عند البحر الأبيض فهو تافه لاأثر له .

وقررت الشركة أن تقوم ببرنامج آخر من برامج التحسين فى سنة ١٨٨٤ . وبدىء بتنفيذه فى سنة ١٨٨٧ وأتم فى سنة ١٨٩٨ . وينبغى أن نذكر هنا أن خطط التحسين هذه تقرها لجنة اسمها « اللجنة الدولية الاستشارية الفنية » . وهى تتكون من اثنى عشر خبيرا اختيروا من الدول الأوربية المختلفة . ولهؤلاء من الكفاية ما يسمح لهم بأن يبدوا آراءهم فى مختلف الأمور البحرية . وتجتمع هذه اللجنة فى باريس فى شهر أكتوبر من كل سنة .

برنامج سنة ١٨٨٤

وُسّعت القناة طبقا لهذا البرنامج فى كل أجزائها فأصبح عرضها ١٢١ قدما ؛ وعُمقت إلى ٢٦ قدما . ثم إن العمق نفسه زاد إلى ٢٨ قدما أولا ثم إلى ٢٩ قدما .

على أن العمل لم يقف عند هـذا الحد ، بل نفذت تحسينات أخرى في عشر السنوات بين سنة ١٨٩٨ إلى سنة ١٩٠٨ فقد وُسّعت المحطات الجانبية إلى ١٤٨ قدما وعمقت القناة إلى ٣٣ قدما .

برنامج سنة ١٩٠٨

وسعت جوانب القناة ليكون عرضها ١٤٨ قدما فى أجزائها جميعا من أولها إلى آخرها بعمق مقـداره ٣٣ قدما ؛ ثم عمقت إلى ٣٦ قدما ؛ وأتم هذا البرنامج فى سنة ١٩١٤ .

برنامج سنة ١٩١٢

لما أقبلت سنة ١٩١٢ كان حجم السفن التى تستخدم القناة قد زاد زيادة كبيرة . فاقتضى الأمر أن يوضع برنامج للعمل تقوم الشركة بتنفيذه قبل أن يتم برنامج سنة ١٩٠٨ . على أن هذا البرنامج تعطل حين نشبت الحرب العالمية . فلم يتم إلا فى سنة ١٩٢٤ . وكان هذا البرنامج أضخم ماقامت به الشركة إلى ذلك الحين ؛ وكان الغرض منه أن يسمح بالمرور لسفن طولها ٧٢٠ قدما وعرضها ٩٢ قدما وعمقها ٣٣ قدما . ومن أجل ذلك أيضا وُسّعت مراسى السفن فى السويس وبورسعيد كما حُسّنت القناة نفسها .

وقد عمق طريق القناة إلى ٣٩ قدما ، ووسع الجزء بين البحيرات المرة وبين السويس فأصبح عرضه ١٩٧ قدما ؛ وبذلك عولجت تيـارات المد والجزر . وكذلك وسعت المحطات الجانبية التى تقع فى شمال طوسون فأصبحت بنفس العرض ؛ وعدلت المحطة الجانبية الـكبرى فى بحيرة التمساح كما عدلت المنحنيات المختلفة .

برنامج سنة ١٩٢١

اختط هذا البرنامج لـكى تستطيع سفن حمولتها ٤٥٫٠٠٠ طن وعمقها ٣٦ قدما أن تمر بالقناة . ومن أجل ذلك وسعت القنــاة جميعها إلى عرض ١٩٧ قدما بعد أن كانت أجزاء منها لا تزال ١٤٨ قدما . أما عمق القناة جميعها فقد زاد إلى ٤٢ قدما ؛ وأصلحت بعض المنحنيات أيضا وأتم هــذا البرنامج فى سنة ١٩٣٣ .

وقد استمرت أعمال التحسين والإصلاح منذ سنة ١٩٣٣ . وقد قصدنا بكلمة « عرض القناة » إلى الآن عرض الطريق السفلى للقناة الذى تمخره البواخر أى الطريق الذى يجب أن تسير فيه السفينة ممــا هو دون سطح المــاء ، أما عرض القناة عند سطح الماء فهو يتراوح الآن بين ٤٠٠ قدم و ٥٠٠ قدم .

ويمكن لسفن عمقها ٣٤ قدما أن تمر بالقناة الآن ؛ ولـكن أكبر عمق لسفينة سجل إلى الآن كان ٣٣ قدما وهو عمق « إمبرس أف بريتن » . ولا تدل الأحوال الحاضرة على أن هذا الرقم سيزداد إلا بعد انقضاء مدة طويلة .

ويفــكرون الآن فى عمل محطة جانبية عظيمة جوار القنطرة يكون طولها ألف قدم تقريبا .

وفى نفس الوقت الذى تقدمت فيه أعمال القناة بهــذه الوسائل التى بسطناها عنى عناية خاصة بميناء بور سعيد نفسها . فالأحواض الآن تشمل ٦٥٠ فدانا وهذه مساحة تساوى خمسة أضعاف المساحة الأصلية . وقد مد

الرصيف الغربي فأصبح طوله الآن ٢٣٫٠٠٠ قدم ، وبنى رصيف آخر إلى الجانب الشرقي من القناة طوله ٨٫٤٠٠ قدم . وكذلك وسعت مراسى السفن فأصبحت الآن أربعة أضعاف ما كانت عليه في سنة ١٨٦٩ . وهى تبلغ الآن ٢٫٠٠٠ قدم عرضا حينما تلتقى بالبحر الأبيض المتوسط

(٥)

تشرف على أعمال القناة وصيانتها إدارتان تابعتان للشركة وهما إدارة الهندسة وإدارة المرور . وقد قسمت القناة كما أسلفنا إلى ثلاث مناطق حتى يتيسر لهاتين الإدارتين القيام بأعمالهما . وتقع كل منطقة من هذه المناطق في ثلث القناة . ويشرف على كل منها رئيس قسم يسكن بورسعيد والإسماعيلية وبور توفيق حسب المنطقة التي يشرف عليها .

ادارة الهندسة

وإدارة الهندسة هى التى تعنى ببرامج العمل والإصلاح . وتستدعى الأعمال التى تقوم بها أن يكون للشركة مصانع تستخدم فيها الكراكات وآلات لحفر الصخور . وكذلك تستدعى صيانة القناة التجريف والتطهير الدائم عند بورسعيد وفى مواطن كثيرة من القناة حيث تحمل ريح الصحراء رمالا تذروها على القناة . وتستخرج الكراكات سنويا موادّ تبلغ من ثلاثة إلى أربعة ملايين ياردة مكعبة .

وكذلك تتطلب واجهات الأرصفة عناية دقيقة ، لأنها عرضة لما تحدثه السفن من تلاطم الأمواج . وقد جربت أصناف أخرى من الحوائط من

حين إلى حين . واستكشفت بعض أجزاء من الحوائط صمدت للأمواج من خمسة عشر إلى عشرين عاما .

وتشرف الشركة على طرقها الخاصة ، كما تشرف على مدينتي الإسماعيلية وبور توفيق .

وتقوم إدارة الهندسة على الإصلاحات أيضا . فتستخدم الشركة أسطولا كبيرا جدا من الكراكات وسفن التعويم والقوارب والزوارق ، وهى تعمل على صيانة كل هذه الأدوات ؛ لذلك أنشئت مصانع فى الإسماعيلية وبور توفيق ويقوم المصنع الرئيسى لأعمال الإصلاح فى بور فؤاد ، ولا يكاد يوجد شيء لا يمكن إصلاحه فى هذا المصنع . ففيه قسم للحام الكهربائى وللحام بالأوكسجين ؛ وفيه قسم لصناعة النجارة مما تحتاج له المكاتب . وقد زار كاتب هذه السطور بنفسه هذه المصانع ، ودهش لمدى الأعمال الواسعة التى تستطيع القيام بها ، ثم إن فيه مخازن ضخمة تحتوى على سبائك المعدن والخشب وقطع الغيار من كل الأصناف ، بحيث تستطيع أن تقوم بحاجات الشركة لمدى سنة كاملة .

وهناك معامل لتنقية مياه الشرب تقوم بحاجات منطقة القناة ؛ وتأخذ السفن منها مياهها عند مرورها . فلبور سعيد وبور فؤاد معمل من هذه المعامل وللإسماعيلية معمل ثانٍ ؛ وللسويس معمل ثالث . وتستمد هذه المعامل الثلاثة مياهها من قناة الماء العذب . وحينما تؤخذ هذه المياه تنقى بخلطها ببرمنجنات البوتاس ؛ ثم تطهر بأن ترشح فى أحواضٍ من الحصى والرمل الدقيق ، وبعد ذلك يوضع عليها الكلور .

ادارة المرور

ولعل العمل الذى تقوم به إدارة المرور التابعة لشركة قناه السويس مما يهتم له الجميع . فإلى سنة ١٨٨٧ كان لا يُسمح للسفن أن تمر بالقناة إلا نهارا . وحتى إلى سنة ١٩٣٤ لم يكن يسمح للسفن المشحونة زيت البترول أو بضاعة أخرى خطرة ، أن تمر ليلا .

وكان مجموع الزمن الذى تستغرقه سفينة فى مرورها بالقناة فى سنة ١٨٧٠ ٤٨ ساعة و٥ دقائق . وتناقصت هذه المدة حتى انخفضت فى سنة ١٩٢٨ إلى ١٥ ساعة و ٩ دقائق إذا حُسِب الزمن الذى تبقاه السفينة فى القناة ، و١٢ ساعة و٧ دقائق إذا حُسب الزمن الذى تقضيه السفينة فى سيرها فقط ، أما المدة الحالية فقد أصبحت ١٣ ساعة و٢٣ دقيقة لبقاء السفينة ، و١١ ساعة و٣١ دقيقة لسيرها . وكان أسرع مرور قامت به سفينة هو ١١ ساعة و١١ دقيقة . وتسير السفن فى القناة بمعدل سبع عقد فى الساعة .

وتبدأ إدارة المرور عملها حينما تقبل سفينة من الخارج . فعلى قبطان السفينة أن يتصل لاسلكيا بوكلائه فى الميناء ليبلغهم اسم السفينة وجنسيتها ؛ وليُعلمهم عما إذا كان ينوى أن يقيم فى الميناء أو يمضى قُدُما فى القناة ؛ وليخبرهم بالساعة التى قد يصل فيها إلى الميناء وبمدة بقائه ، كما أن عليه أن يوضح إذا كانت سفينته تحمل شيئا من المواد الخطرة أم لا تحمل .

ويشرف مكتب المرور الرئيسى فى الإسماعيلية على الملاحة فى القناة .

ويتلقى هذا المكتب تليفونيا من بور سعيد والسويس كل التفاصيل الخاصة بالسفن التى تصل إلى الميناءين عن طرفى القناة . وكذلك يتلقى مواعيد وصولها وعلى مدير المكتب حينئذ أن يقرر متى تبدأ كل سفينة سيرها من أى واحد من الطرفين ، وفى أى المناطق يجب أن تمر السفينة . وقد أعدت رسوم بيانية خاصة لتحديد كل هذه الأمكنة والمناطق ، وتظهر فى هذه الرسوم البيانية مناطق القناة الثلاث مفصلة : أما المنحنيات فهى ملونة باللون الأصفر ، وأما بحيرة التمساح والبحيرات المرة فهى موضحة بخطوط عريضة زرقاء مائلة . وتظهر على خريطة الرسم البيانى خطوط أفقية كل واحد منها يبعد عن الآخر بمقدار كيلومترين ، وموضح على هذه الخطوط مواضع المحطات الجانبية ، وعلى جانبي الخريطة فراغ يمكن كتابة اسم كل سفينة فيه وحمولتها الإجمالية وعمقها واسم دليل القناة الذى يحرسها ومقدار عرضها .

فإذا بدأت السفينة السير من أحد طرفى القناة عُيّن خط سيرها على رسم من هذه الرسوم البيانية . وكلما تقدمت فى السير عُيّن المدى الذى تقدمته . فيمكن بذلك فى أى لحظة أن يعرف فى أى مكان تكون السفينة وفى أى موقف هى من السفن الأخرى . وفى بعض أحيان ينبغى أن تقف سفينة آتية من أحد الاتجاهين لتسمح بالمرور لسفينتين أو أكثر آتية من الاتجاه الآخر ، وفى أحيان أخرى تقف سفن عدة لكى تسمح لسفينة واحدة بالمرور ، ويكون موقف السفن فى هذه المحطات الجانبية التى تحدثنا عنها ، وإذا ساء الجو أو انتشر الضباب كان على السفينة أن تنتظر سفنا أخرى ليسير الجميع فى قافلة واحدة ، ويسمح بالمرور أولا للسفن التى تدفعها تيارات بحرية ثم للسفن التى تسير فى قافلة ، ثم للسفن التى تحمل سوائل

قابلة للالتهاب ، ثم لسفن البريد ؛ وتتحكم فى وضع الرسوم البيانية للمرور كثير من الاعتبارات ؛ لكن انتقال السفينة من طرف لطرف فى أقصر زمن ممكن هو أهم هذه الاعتبارات

وحيث أنه يمكن لأية سفينة أن تمر وفق خطط كثيرة فقد جهزت خرائط وهمية تبين الحالات المسيرة ، و كثيراً ما تفحص هذه الخرائط إذا حدث أن سفينة مرت فى وقت أقصر حتى يدرك مكتب المرور العوامل التى ساعدت على مرورها فى هذا الوقت القصير ، فيستفيد عند تنظيم المرور فيما بعد

وتظل الإسماعيلية متصلة بالمحطات الجانبية الأربع عشرة حتى تستطيع تلك السفن أن تتلقى إشارات تأمرها بالوقوف أو بمداومة السفر لتنتقل إلى القسم التالى ، ولا ينبغى للسفن أن تربط نفسها إلى المحطة إذا هى وقفت فقد أعدت أعمدة قصيرة لربط السفن واحد منها فى كل اثنتين وثمانين ياردة على طول القناة ، فهناك ٤٠٠٠ من هذه الأعمدة

ولقد بلغ المرور فى القناة حداً كبيراً من السهولة بعد أن نفذ برنامج العمل الأخير ، فأصبح الأمر يسيراً على أغلب السفن العادية أما السفن ذات الحجوم الكبيرة فهى تستدعى كثيراً من العناية وبخاصة حينما تحاذى المنحنيات أو تمر بالسفن الواقفة ، فإذا كانت الريح قوية تطلبت الملاحة كثيراً من الهدوء والتجربة الطويلة . على أنه لم يحدث فى تاريخ القناة إلا قليل من الحوادث ، والملاحة نفسها لا تكاد تنقطع إلا ساعات قيلة فى السنة فإذا لقيت سفينة من السفن صعوبة ما أنقذتها رفاسات قوتها ثلاثة آلاف حصان ، وواحد من هذه الرفاسات فى پور سعيد ، والثانى فى الإسماعيلية والثالث فى پور توفيق

وينبغى على كل سفينة تزيد حمولتها الإجمالية على ٥٠٠ طن أن تستخدم أدلاء ثلاثه يتبادلون العمل عليها فى مناطق القناة . وأول هؤلاء الأدلاء يحرس السفينة فى مسالك پور سعيد ، والثانى يسيّرها فى القناة من پورسعيد إلى الإسماعيلية ، والثالث يسيّرها فى القناة من الإسماعيليه الى السويس .
وفى منطقة القناة مائة وعشرون دليلا : خمسة وعشرون منهم فى السويس ، وخمسة وأربعون فى الإسماعيلية ، وخمسة وأربعون آخرون فى پور سعيد ، ومن هؤلاء عشرون من صغار الأدلاء يعملون فى مراسى السفن فقط . وثلث الأدلاء من الإنجليز ، وكل واحد منهم يشتغل فى جزء خاص من القناة لا يعدوه . وحينما ينتهى من تسيير سفينة يعود إلى قاعدته بالقطار أو بالسيارة بعد أن يسلم زمامها للدليل غيره ، وقد نُص على وظيفة الأدلاء فى البند الثالث من « قواعد الملاحة » فيما يلى :—

« لا يقوم الأدلاء بالإرشاد إلا فيما يختص بتسيير السفينة فتجربتهم ومعرفتهم العملية طوع أمر القبطان وتحت تصرفه ؛ أما مسئولية معالجة السفينة فإنها تقع على القبطان وحده . . . فإذا رأى القبطان — لتسيير السفينة تسييراً سريعاً — أن يسمح للدليل بأن يعطى أوامر مباشرة ، فإن المناورات التى تحدث نتيجة لهذه الأوامر سوف تُعتبر كما لو كانت قد نُفذت بناء على أوامر القبطان نفسه ؛ فهى لن تكون مسئولة إلا منه »

وعلى السفن التى تمخر القناة ليلا أن تستخدم نوراً كشافاً قويا لتستطيع أن تتعرف طريق القناة مسترشدة بالعوامات الطافية التى على جانبى القناة بمعدل عوامة فى كل كيلو متر . ولهذه العوامات مسطحات تعكس الضوء . وفى الأقسام العسيرة من القناة مثل المنحنيات تطفو عوامات منيرة تعكس

ضوءاً أخضر من جانب من طريق القناة ، وضوءا أحمر من الجانب الآخر .

ولنفرض الآن أن سفينة تريد أن تخترق القناة من ناحية البحر الأبيض المتوسط .

حينما تقترب السفينة من العوامات الطافية عند مسالك الماء بالقرب من بور سعيد ترفع العلم رقم ح من أعلام القانون الدولى للدلالة إذا كان ذلك نهارا . أما إذا قدمت بالليل فهى ترفع فى مقدمها أنوارا تتبعها سواريخ أو أنوار زرقاء . ومعنى هذه الإشارات هى الجملة الآتية : « أرسلوا إلىّ دليلا لأدخل الميناء » .

ويخرج إليها زورق الدليل . ويعلو ظهر السفينة دليل هذه المسالك فيناول القبطان نسخة من « قواعد الملاحة بالقناة » وهى مطبوعة بالإنجليزية والفرنسية . ويقدم الدليل أيضاً استمارة الدلالة فيملؤها القبطان ويعيدها إلى الدليل عند مغادرته السفينة .

وحينما تدخل السفينة إلى طريق القناة يجب أن تُظهر رقمها التجارى المسجل حسب القانون الدولى ، ثم الإشارة الخاصة بها التى تدل على ما إذا كانت سفينة بريد أو سفينة زيت إلى غير ذلك .

فإذا ما وصلت السفينة الميناء أرشدت إلى مرساها المعدّ لها . وذلك بإشارات تبدو على صارى مبانى الشركة . وحينما تتلقى الشركة هذه الإشارات يجب أن تجيب عنها بإشارات متفق عليها .

ويدفع القبطان الرسوم المطلوبة ؛ ويقدم معلومات مكتوبة عن اسم السفينة وجنسيتها ؛ ويثبت ذلك بتقديم أوراقها الخاصة . ثم يقدم إلى جانب ذلك اسمه واسم صاحبها والميناء التى أبحرت منها ، والميناء التى تقصد إليها ؛

كما أن عليه أن يقدم بيانات عن عمق السفينة وطولها وعرضها وعدد المسافرين عليها كما هو مثبت فى جدول المسافرين ، وكذلك عدد البحارة حسب ما هو مثبت فى أوراق السفينة ، ثم حمولتها الموضحة فى شهادة قناة السويس ؛ وعليه بعد كل ذلك أن يقدم شهادة صحية .

وحينما تتلقى السفينة إخطارا بموعد سفرها من ميناء بور سعيد تطلب دليلا قبل قيامها بساعة ونصف بأن ترفع إشارة خاصة . فيقصد إليها أحد الأدلاء المكلفين العمل بين بور سعيد والاسماعيلية .

ولا ينبغى لسفينة أن تسبق سفينة أخرى فى القناة . ويجب أن يقوم عليها حارس بالليل والنهار . فاذا لم يكن الطريق واضحا كان على السفينة أن تقف . ويجب أن تهدئ من سرعتها عند المحطات الجانبية ، وعند أجزاء القناة التى تقوم فيها أعمال الإصلاح ، وعند المواضع التى تمر فيها بسفن أخرى أو كراكات أو مجموعة من الآلات .

فإذا أريد أن تقف السفينة ثابتة فيجب أن يكون ذلك بشدها إلى أحد عواميد الرسو ولا يستعمل «الهلب» إلا إذا لقيت السفينة نفسها فى موقف يستدعى ذلك .

وإذا كان الجو سيئا كأن كان هناك ضباب ، أو عاصفة رملية ، ظلت السفينة على اتصال لاسلكى بالشاطئ ولا تستعمل آلات الشركة اللاسلكية إلا لنقل الرسائل الخاصة بالمرور أو استقبالها .

وعندما تصل السفينة الاسماعيلية فى خلال ست ساعات تقريباً يأخذ بزمامها دليل ثالث ويبقى على ظهرها حتى تصل إلى نهاية الرحلة فى البحر الأحمر .

(٦)

لقد بحثنا ما يتصل بالمرور من أمر الملاحة فى القناة ؛ واقتضى بحثنا أن نسرد ما يفعله قبطان السفينة . وقد بقى أن نقدر موقف المسافر من كل ذلك . فالمسافر على ظهر سفينة من هذه السفن التى تمخر القناة لن يفكر إلا فيما يقع عليه بصره . وسنحاول فى هذا الفصل أن نصف القناة ومايستطيع المسافر أن يراه من حوله إذا سارت به السفينة من الشمال إلى الجنوب .

عندما تدخل السفينة من البحر الأبيض المتوسط يخلف المسافر إلى الشرق ميناء پورسعيد الخارجية ، ويلفت نظره إلى الغرب رصيف يقوم على نهايته من الداخل تمثال لفرديناند دى لسپس منشىء قناة السويس . ويبلغ ارتفاع القاعدة التى يقوم عليها التمثال ٣٤½ قدم ، وقد نقش عليها اسم الفرنسى العظيم وشعاره فى باقة من الزهر .

أما طول التمثال فهو ٢٢½ قدم تمتد منه الذراع اليمنى إلى مدخل القناة ، وقد أزيح الستار عن هذا التمثال فى سنة ١٨٩٩ .

ولا يلبث المسافر أن يرى منارا هو الذى يقوم على أولى مراحل القناة

فإذا وصل إلى الميناء الداخلية طالعه منظر بديع جدا ، فإلى الغرب تظهر پورسعيد وإلى الشرق تظهر پور فؤاد ؛ ولم يكن هناك شىء فى موضع هاتين المدينتين قبل إنشاء القناة ؛ بل لم يكن موضعهما غير مستنقعات آسنة تمتد إليها بحيرة المنزلة ؛ وقد استحدثت پورسعيد نفسها بردم هذه المستنقعات ؛ ولم تكن المواد التى أنشئت عليها إلا كميات الطين والأتربة والرمال التى استخرجت عند حفر الميناء ؛ ويجتاز بناء شركة القناة بقبابه

الثلاث ؛ وتصل بورفؤاد ببورسعيد عوامة تروح وتغدو مرة فى كل عشرة دقائق ؛ وقد أسست بورفؤاد على الشاطىء الأيسر من القناة فى سنة ١٩١١ .

وإذا خلّف المسافر بورسعيد سار في طريق القناة فى مجرى عميق حُفر فى بحيرة المنزلة نفسها ؛ ويحوطه من الجانبين شاطئان استحدثا من المواد المأخوذة بعد أعمال الحفر التى قاموا بها فى هذه البحيرة ؛ وتبدو بعد حين منازل القنطرة : والقنطرة هى محطة الجمرك لمن ينتقل من مصر إلى فلسطين ؛ وينتهى عندها طريق فلسطين الحديدى ؛ وعدا هـذه البقعة الضئيلة الخضراء لا ترى العين إلى اليسار إلا صحراء جرداء لاتدرك نهايتها

وتنحنى القناة عند الجسر حيث يرتفع الشاطئان إلى نقطة مقدارها خمسون قدما عند أعلى قمة لها .

ولـكن ما يلبث المسافر أن يقبل على بحيرة التمساح فيرى إلى الشرق منها أشجارا ومنازل هى مدينة الاسماعيلية ؛ ولم تقم هذه المدينة الجميلة إلا بعد إنشاء القناة ؛ وبين بيوتها بيت كان يسكنه دى لسبس نفسه ؛ ولازالت غرفته فى هذا البيت محفوظة إلى الساعة التى نحن فيها . وقد انشئت المدينة نفسها على مبدأ وادى الطميلات الذى يمتد إلى الغرب ويتصل بوادى النيل بالقرب من القاهرة . ويعتقد بعضهم أن بنى إسرائيل قد خرجوا من مصر مخترقين هذا الوادى . وقد حفرت قناة الماء العذب إلى جانب هذا الوادى ، فهى تستمد الماء من النيل لتروى به منطقة القناة جميعا .

وإلى الجنوب من بحيرة التمساح جزء مرتفع من الأرض اسمه جبل مريم يقوم عليـه نصب تذكارى يخلد ذكرى الدفاع عن قناة السويس حين حاول الترك أن يعبروها فى سنة ١٩١٥ . . . وبين بحيرة التمساح والبحيرة

المرة الـكبرى تمر طبقات الصخور إلى سرابيوم وتنحنى إلى طوسون .

وحينما تخرج السفينة إلى البحيرة المرة الـكبرى تمخر متسعا عظيما من الماء يبلغ طوله عشرة أميال ونصف ويبلغ عرضه خمسة أميال ونصف . والحقيقة أن القناة تنقطع هنا ولا تعاود الظهور إلا عند النهاية الأخرى من البحيرة، وذلك لأن عمق هذه البحيرة فى كثير من نواحيها ملائم جداً للملاحة الحرة . وكانت البحيرات المرة قبل إنشاء القناء خالية لاماء فيها ، وظلت ستة أشهر وهى تمتلىء بعد أن جرى الماء إليها . ويظن أن البحر الأبيض المتوسط كان يمتد فى العصور القديمة إلى هـذه الناحية ، وأن بنى إسرائيل قد عبروا البحر عند هذه البقعة ، ولا تستطيع العين أن ترى أثراً للقنـاة الفرعونية القديمة التى كانت تربط النيل بالبحر الأحمر فقـد جف مجراها وتـكونت عليها قشرة من الأملاح .

فإذا وازنت بين البحيرة المرة الـكبرى والبحيرة المرة الصغرى وجدت أن الصغرى ضحلة لا تكاد تزيد على القناة فى جانبيها إلا ببضع أقدام . ويبدو لك القاع الرملى لهذه البحيرة من تحت المـاء ، وهو يتلألأ فى أشعة الشمس لأنها غنية ببلورات الجبس وهو ما يتخذ منه الجص .

وبعد أن تعبر شالوف ترى نفسك وقد قاربت آخر مراحل الطريق . وفى هذه البقعة تمر بطريق القوافل القديم الذى كان يتخذه الحجاج إلى مكة فى العهد الماضى وكان هذا الطريق يمر إلى الغرب بسلسلة جبال عتاقة ويمتد إلى القاهرة . وفى نفس هذا الطريق تسير القُـطر الحديدية اليوم بين القاهرة وبين السويس . ويمكنك أن ترى قمم جبال عتاقة نفسها إلى الجنوب الغربى من تلك البقعة .

وسرعان ما تبدو إلى يمينك مدينة السويس ، على أن القناة لا تمس السويس نفسها بل تستمر فى امتدادها إلى الشرق .

ثم تأخذ عين المسافر بمنظر فسيح يضم بين جناحيه شاطئا ومنازل فى بور توفيق ، ويصلها بالسويس القديمة عنق ضيق من الأرض . وإلى ما وراء السويس تقع قلعــة نابليون حيث يضرب مدفع الظهر يوميا ، وإلى جانب هذه القلعة خرائب قديمة كانت فى الأصل مدينة القلزم .

وتخرج القناة فى النهاية إلى البحر الأحمر ، وقد خلّفت إلى يمينها ميناء صغيرة اسمها بور إبراهيم . وتمر السفينة بآخر عوامة طافية . وتنتهى بذلك مسالك قناة السويس ، وتطالعك من الغرب سلسلة صخرية هى جبل عتاقة ، ومن الشرق صحراء العرب والطريق إلى سينا .

(٧)

ينبغى أن نعود ثانية إلى بقية الجداول التى درسنا الـكثير منها فيما سلف ، فـكلما زدناها تمعنا زدنا علما بما وراءها من معنى « قناة السويس » وقد اتصلت بالقناة دراسات كثيرة شــائقة منوعة . لقد بحثنا فيما أسلفنا عليك تاريخها وإنشاءها ؛ ودرسنا قيمتها الجغرافية والسياسية ، ومسائلها المالية ؛ ثم درسنا بعد ذلك إدارتها والطرق التى تتبع فى استخدامها ، وقد بقى أن نعود فى النهاية إلى الغرض الأول الذى شـُـقت من أجله القناة وهو تسهيل التجارة بين الشرق وبين الغرب .

وسنحاول فى هذا الفصل والذى يليه أن نتتبع تزايد المتاجر التى مرت بالقناة منــذ أن أنشئت ؛ كما سنعنى ببحث طبيعة هذه البضائع

وعلاقتها بتجارة العالم . ولنذكر أن إحصاءاتنا ستشمل أشياء أخرى إلى جانب هذه البضائع ، فكم مرت بها من سفن البريد ، وسفن المسافرين ، وسفن الحرب . وعلى الرغم من أن هذه لا تدخل تحت أى باب من أبواب التجارة إلا أنها توضّح لنا قيمة قناة السويس من حيث أنها طريق سريع للمواصلات .

وهاك جدولا يبين تفاصيل النقل بالقناة ، وقد اتخذت أرقامه الأولى من متوسط كل عشر سنين حتى سنة ١٩٣٠ . واتخذت أرقامه بعد ذلك من البضائع التى مرت كل سنة من ١٩٣٠ إلى سنة ١٩٣٨ :

السنة	مجموع الحمولة التى دفعت عنها الرسوم	عدد مرات المرور	عدد المسافرين
١٨٧٠	٤٣٦,٦٠٩	٤٨٦	٢٦,٧٥٨
١٨٨٠	٣,٠٥٧,٤٢٢	٢,٠٢٦	١٠١,٥٥١
١٨٩٠	٦,٨٩٠,٠٩٤	٣,٣٨٩	١٦١,٣٥٣
١٩٠٠	٩,٧٣٨,١٥٢	٣,٤٤١	٣٨٢,٥١١
١٩١٠	١٦,٥٨١,٨٩٨	٤,٥٣٣	٢٣٤,٣٢٠
١٩٢٠	١٧,٥٧٤,٦٥٧	٤,٠٠٩	٥٠٠,١٤٧
١٩٣٠	٣١,٦٦٨,٧٥٩	٥,٧٦١	٣٠٥,٢٠٢
١٩٣١	٣٠,٠٢٧,٩٦٦	٥,٣٦٦	٢٧٠,٦٥٧
١٩٣٢	٢٨,٣٤٠,٢٩٠	٥,٠٣٢	٢٦١,٧٧٤
١٩٣٣	٣٠,٦٧٦,٦٧٢	٥,٤٢٣	٢٥٣,٩٤٠
١٩٣٤	٣١,٧٥٠,٨٠٢	٥,٦٦٣	٢٦٢,١٢٢
١٩٣٥	٣٢,٣١٠,٩٦٨	٥,٩٩٢	٦٢٥,٤٦٥
١٩٣٦	٣٢,٣٧٨,٨٨٣	٥,٨٧٧	٧٧١,٩٢٩
١٩٣٧	٣٦,٤٩١,٣٣٢	٦,٦٣٥	٦٩٧,٨٠٠
١٩٣٨	٣٤,٤١٨,١٨٧	٦,١٧١	٤٧٩,٨٠٢

ويلاحظ أن التجارة المارة بالقناة ، تميل إلى الهبوط مؤقتا فى الأزمات الاقتصادية إلا إذا استعملت القناة استعمالا خاصا كما حدث فى الحملة الإيطالية على بلاد الحبشة . وقد هبطت التجارة طبعا هبوطا عظيما أثناء الحرب العالمية الأولى ، فقد بلغ مجموع الحمولة المارة بالقناة فى سنة ١٩١٧ ٨٫٣٦٨٫٩١٨ ، ولكن ينبغى أن نلاحظ كذلك الأرقام الخاصة بسنتى ١٩٣٢ و١٩٣٨ .

ومنذ سنة ١٨٩٠ كانت التجارة المارة من الجنوب إلى الشمال أكثر بقليل من التجارة المارة من الشمال إلى الجنوب . وأكثر السفن التى تستخدم القناة تتراوح حمولتها الإجمالية بين ٦٫٠٠٠ و٨٫٠٠٠ طن ، ويلى ذلك سفن بين ٨٫٠٠٠ و١٠٫٠٠٠ طن ؛ ثم تأتى فى الترتيب الثالث سفن تتراوح بين ٤٫٠٠٠ و٦٫٠٠٠ طن ، أما العدد الأقصى فى سنة واحدة للسفن التى تزيد على ٢٠٫٠٠٠ طن فقد كان عشرين .

وأكبر حمولة لسفن حربية استعملت القناة هى التى مرت فى سنتى ١٩٢٠ و١٩٣٦ .

وتكملة لهذا الفصل ينبغى أن نبين ترتيب الممالك التى استخدمت القناة فى السنوات المختلفة منذ افتتاحها ، وذلك بحسب حمولة سفن كل منها . وسنرى أن أولى هذه الممالك هى بريطانيا العظمى فى كل سنة من هذه السنوات ، ونسبة سفن بريطانيا إلى سفن الممالك الأخرى عالية جدا بحيث لا تعادلها ولا تقرب منها أية مملكة أخرى ، أما ترتيب الممالك فهو كما يلى :

١٨٧٠ — ١٨٨٠ : بريطانيا ، فرنسا ، هولندة ، إيطاليا ، ألمانيا النرويج .

١٨٨١ — ١٨٩٠ : بريطانيا ، فرنسا ، هولندة ، ألمانيا ، إيطاليا ، النرويج . .

١٨٩١ — ١٩٠٠ : بريطانيا ، ألمانيا ، فرنسا ، هولنده. إيطاليا ، النرويج ، اليابان

١٩٠١ — ١٩١٠ : بريطانيا ، ألمانيا ، فرنسا ، هولندة ، اليابان ، إيطاليا .

١٩١١ — ١٩٢٠ : بريطانيا ، ألمانيا ، هولندة ، فرنسا ، اليابان ، إيطاليا .

١٩٢١ — ١٩٣٠ : بريطانيا ، هولندة ، ألمانيا ، فرنسا ، إيطاليا ، اليابان .

١٩٣١ — ١٩٣٨ : بريطانيا ، إيطاليا ، ألمانيا ، هولنده ، فرنسا ، اليابان .

(٨)

فى سنة ١٨٥٠ وما بعدها — حينما كان يحاول دى لسپس أن يعزز دعوته لمشروع قناة السويس بين أصحاب السفن ورجال الصناعة ، كان بين حججه الأصيلة أن الطريق الجديد سوف يقصّر المسافة بين الشرق وبين الغرب إلى حد كبير . والحق لقد كان ذلك مما يعزز المشروع لدى المهتمين بالنقل البحرى ، ولدى دول البحر الأبيض بنوع خاص .

وكان دى لسپس على حق فى دعوته . فإذا وازنت بين الطريق الجديد وبين طريق رأس الرجاء رأيت أنه لم يوفّر أربعة آلاف ميل من المسافة

بين لندن وبمباى فحسب ، بل لقد سوّى فرص التجارة أمام بريطانيا العظمى ودول البحر الأبيض . وكان هذا التوفير هاماً جداً لهولندة أيضاً فى تجارتها مع أملاكها فى الهند الشرقية . ويدلك الجدول السابق كيف أفادت فرنسا وهولندة وإيطاليا إفادة عظيمة بعد بريطانيا حينما افتتحت القناة .

وقد يخفى على البعض أن لقناة السويس آثاراً عميقة فى انقلاب السفن من شراعية إلى بخارية . لكن الحق أن وجود قناة السويس كان من أكبر العوامل التى أحدثت هذا الانقلاب الخطير . ذلك لأن الطريق الجديد أوجد كثيراً من محطات الفحم ، كما سمح للسفن أن تسير فى جو أحسن نسبياً من جو الطريق القديم .

وبعد أن اتسعت القناة وعُمِّقت بحيث سمحت بالمرور للسفن الكبيرة ثم بعد أن خُفضت الرسوم، أصبح الطريق الجديد أرخص الطرق وأسرعها بين أوربا والشرق الأقصى ، سواء أكان ذلك من حيث نقل البريد أم من حيث نقل الركاب والتجارة . يدلك على ذلك أن متوسط الحمولة المارة بها قد تضاعف تقريباً من سنة ١٩٠٠ إلى سنة ١٩١٠

أما تجارة الهند فقد نشأت نشأة طبيعية أخرى ، واستيقظت موانى البحر الأبيض المتوسط ، وسارت التجارة إلى أستراليا قُدُماً حتى قبل أن تحفر قناة بنما . ولا يزال طريق السويس أقصر طريق من لندن إلى سدنى وملبورن ، وكان الطريق إلى أستراليا ونيوزيلند ذا قيمة خاصة لأنه أتاح للحم والصوف أن ينتقلا بسرعة إلى سوق لندن .

وفى السنوات الأولى للقناة كانت تجارة الهند أكثر المتاجر مروراً إلى البلاد التى وراء السويس . على أن تجارة الشرق الأقصى مع الصين واليابان

وغيرهما تساوت مع تجارة الهند ، وفاقتهـا فى بعض السنين . وتأتى تجارة الخليج الفارسى فى الترتيب الثالث . وإذا فحصنا إحصاءات سنة ١٩٣٨ استطعنا أن نرتب هذه الممالك كما يلى :

الهند البريطانية (الساحل الشرقى وبرما وسيلان)	٥,٩٥٤,٠٠٠ طن
الهند البريطانية (الساحل الغربى)	٢,٧٨٠,٠٠٠ «
الصين واليابان وسيبريا والفلبين	٧,٠٣٣,٠٠٠ «
منطقة الخليج الفارسى	٥,٧٣٣,٠٠٠ «
منطقة البواغيز	٣,٧٤٣,٠٠٠ «
البحر الأحمر وخليج عدن	٢,٦٣٢,٠٠٠ «
أستراليـا ونيوزيلند	٢,٢٦٨,٠٠٠ «
الهند الصينية الفرنسية وسيام	١,٥٧١,٠٠٠ «

وليس بنا من حاجة إلى أن نفصل أنواع المتاجر التى تمر بالقناة يومياً . فمن الغرب إلى الشرق تنتقـل غالباً الأدوات المصنوعة وبخاصة الآلات ؛ أما من الشرق إلى الغرب فتنتقل غالباً المواد الخام والأطعمة . على أن كثيراً مما كان ينتقل من الشرق إلى الغرب قد تأثر تأثراً كبيراً بالحواجز الجمركية العالية التى أقامتها بعض البلاد ، فالقمح الهندى والحرير الشرقى قد قلت تجارتهما سريعاً . على أن زيادة الطلب على بعض المواد الأخرى قد أحدث فيها زيادة سريعة .

وسجل المتاجر التى تمر بقناة السويس سجل عظيم ؛ ولعله هو نفسه ممثل لسجل المتاجر فى العالم أجمع . فأنت تلمح فيه الاختلافات فى الطلب ، وتلحظ فيه العوامل الإقتصادية الشائعة . ولعلنا نصيب إذا نحن أوردنا جدولين : أحدهما يبين البضائع التى مرت بالقنـاة من الشمال إلى الجنوب والآخر يبين البضائع التى مرت من الجنوب إلى الشمال .

التجارة من الشمال الى الجنوب

هذه الأرقام بآلاف الأطنان

السنة	الأسمنت	أسمدة كيماوية	فحم	مواد السكة الحديدية	ورق الشجر ولبابه	بترول
١٩١٠	١٠٩	٣٣	١،٠٠٤	٧١٤	—	٢٧٩
١٩٢٠	٢١٦	١١٢	١١٨	٤٢٣	١٣٥	٢٦٣
١٩٣٠	٥٥٢	٦٧٦	٤٥٠	٤٢٥	٣٦٨	٣٩٨
١٩٣١	٣٤٣	٧٠٢	٢٩٦	٢٢٩	٣٨٧	٣٦٧
١٩٣٢	٢٧٠	٤٥٠	١٧٨	١٢٦	٤٣٠	٥١٨
١٩٣٣	٣١٣	٤٤١	١٧٧	١٦٠	٤٤٣	٦٢٧
١٩٣٤	٤٠٢	٤٥٧	١٤٤	٤٣٧	٤٥٠	٦٣٦
١٩٣٥	٥٢٤	٥٠٢	٢٤٠	٢٧٥	٥١٤	٧٥٩
١٩٣٦	٥٧١	٥٦٣	٢١٦	٢٤٤	٥٣٠	٧٠٧

التجارة من الجنوب الى الشمال

هذه الأرقام بآلاف الأطنان

السنة	حبوب	زيوت معدنية	معادن خام	زيوت نباتية	منسوجات
١٩١٠	٣،٢٨٢	٩٢	١،١٩٢	٣،٠٦٠	١،٨٥٤
١٩٢٠	١،٥٨٧	٧٨٧	١،٠١٧	١،٣٧٨	٩٨٠
١٩٣٠	١،١٥٤	٤،٠٦٢	٢،٠٨٩	٣،٥٧٧	١،٧٤٥
١٩٣١	٢،٨٤٠	٣،٣١٠	١،٣١٦	٣،٨٤٧	١،٥٢٠
١٩٣٢	٢،٤٤١	٣،٨٢٣	١،٠٥٩	٣،٥٢٢	١،٣٠٤
١٩٣٣	٢،٤٧٧	٦،٩٣٣	١،٢٠٤	٤،٠٢٤	١،٧٦٩
١٩٣٤	٢،٧٦٠	٥،١٣٦	١،٤١٦	٣،٨٠٧	١،٦١٩
١٩٣٥	١،٩٧٢	٤،٢٨٥	١،٥٠٠	٢،٥٨٨	١،٨٣٢
١٩٣٦	٢،٢٧٠	٤،١٢٦	١،٥١٢	٢،٧٥٤	١،٥٣٠

وبعد فقد كتبت قناة السويس فصلا من أهم فصول التاريخ وأكثرها تقديراً فيما يتصل بالمواصلات العالمية . وقد أدى استخدامها إلى زيادة أثمان المتاجر اثنين أو ثلاثة فى المائة . وهذا مبلغ تافه يمكن إهماله إذا قدرنا هذه الفوائد الجمة التي عادت بها على ممالك البحار . وقد تحقق شعارها خير تحقيق ، فهى قد فتحت الأرض لكل الأمم .

الباب الخامس

وثائق

(١)

فرمان بعقد امتياز منحه صاحب العظمة والى مصر محمد سعيد باشا إلى مسيو فردنان دى لسبس* :

حيث أن صديقنا مسيو فردنان دى لسبس قد لفت نظرنا إلى الفوائد التى قد تعود على مصر من وصل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر بطريق يصلح لملاحة السفن الكبيرة ، وحيث أنه قد أفهمنا أنه يمكن تكوين شركة لهذا الغرض مؤلفة من رأسماليين من جميع الأمم فقد قبلنا التنظيمات التى قدمها لنا ولهذا نمنحه سلطة خاصة ينشئ بها شركة عالمية يديرها بنفسه . والغرض من هذه الشركة أن تشق قناة فى برزخ السويس وأن تنشئ هذه القناة بين البحرين وتخول له سلطة القيام بكل ما يلزم هذا العمل من الأشغال والمنشآت ، أو السعى إلى القيام بكل ذلك ، على شريطة أن تعوض الشركة كل شخص تستولى على أملاكه الخاصة فى سبيل الصالح

* ملاحظة : حل بهذا العقد تغييرات وتعديلات هامة حين حل محله عقد امتياز سنة ١٨٥٦ . وهذا العقد الأخير هو الوحيد المعمول به الآن . وقد أدخل عليه تعديلات باتفاقيتين بين الحكومة المصرية وبين الشركة سنة ١٨٦٣ . فليس لهذا العقد الذى أثبتناه هنا إلا قيمة تاريخية .

العام . وكل ذلك فى هذه الحدود وبهذه الشروط وطبقا لهذه التعهدات التى تفصلها المواد التالية :

المادة الأولى

ينشئ مسيو فردنان دى لسبس شركة نعهد إليه بإدارتها يكون اسمها « الشركة العالمية لقناة السويس البحرية » ، وذلك لتشق برزخ السويس وتنشئ طريقاً صالحا للملاحة على نطاق واسع ، وتؤسس أو تهيئ مدخلين كافيين : أحدهما من البحر الأبيض المتوسط والآخر من البحر الأحمر ، وتنشئ ميناء أو ميناءين .

المادة الثانية

تعين الحكومة المصرية دائما مدير الشركة ويكون اختياره – ما دام ذلك ممكنا – من بين المساهمين ذوى المصالح الأشد مساسا بالمشروع .

المادة الثالثة

مدى هذه المنحة تسع وتسعون سنة تبدأ من يوم أن تفتتح القناة بين البحرين .

المادة الرابعة

تنفذ الأعمال على حساب الشركة وحدها ، وتمنح الشركة الأرض اللازمة التى لا يملكها أشخاص مجانا من غير ثمن . ولا تكون التحصينات

التى ترى الحكومة تشييدها على حساب الشركة .

المادة الخامسة

تتقاضى الحكومة المصرية من الشركة مبلغا سنويا مقداره خمسة عشر فى المائة من صافى الأرباح الواردة فى الحساب الختامى لكل سنة . وذلك عدا ما تتقاضاه من الأرباح والفوائد التى تؤول إليها من نصيبها فى الأسهم التى تحتفظ بها عند طرحها للاكتتاب العام ، وكذلك من غير أن تضمن من جانبها تنفيذ هذا المشروع ولا العمليات التى تقوم بها الشركة . وتقسم بقية الأرباح كما يلى : خمسة وسبعون فى المائة تؤول إلى الشركة وعشرة فى المائة تؤول إلى الأعضاء الذين ساعدوا على تأسيسها .

المادة السادسة

تعريفة الرسوم التى تدفع عند اجتياز قناة السويس — وستفرض بمقتضى اتفاق بين الشركة وبين والى مصر ، وسيجمعها وكلاء الشركة — ستكون دائماً متساوية على جميع الأمم فلن تختص أمة بميزة لا تتمتع بها أمة أخرى .

المادة السابعة

فى حالة ما إذا فكرت الشركة فى وصل النيل بقناة تخترق البرزخ بطريق رأسى وفى حالة ما إذا اتبعت القناة البحرية طريقاً غير رأسى تتنازل الحكومة المصرية للشركة عن الأرض غير المزرعة التى يملكها الدومين العام ،

وترويها الشركة وتزرعها على حسابها أو بوساطتها .

وتتمتع الشركة بهذه الأراضى من غير أن تدفع ضرائب عليها لمدة عشر سنوات تبدأ من يوم أن تفتتح القناة . أما فى خلال التسعة وثمانين عاما الباقية على أجل هذه المنحة فتدفع الشركة عشوراً للحكومة المصرية . ولا تستمر بعد انقضاء الأجل فى ملكيتها لهذه الأرض إلا إذا دفعت ضريبة تساوي ما يناظرها من الأرض الأخرى .

المادة الثامنة

لاجتناب كل صعوبة تتصل بالأراضى التى تمنح للشركة ، يقوم مسيو لينان بك المهندس الذى انتدبناه للشركة ، بتخطيط الأرض الممنوحة لشق الطريق ، ولإقامة المنشآت الخاصة بالقناة البحرية وقناة الماء العذبة المأخوذة من النيل ، وكذلك لزراعتها طبقا للقرارات الواردة فى المادة السابعة .

وفضلا عن ذلك فإنه من المفهوم أنه يحظر من الآن فصاعداً أن تُستغل أرض الدومين العام التى مُنحتها الشركة ، وأنه يجب على أصحاب الأراضى الخاصة الذين سيستغلون ماء القناة العذبة لرى أراضيهم — وهى القناة التى أنشئت على حساب الشركة — أن يدفعوا إيجاراً مقداره . . . لكل فدان يُزرع (أو إيجار تتفق عليه الحكومة والشركة اتفاقا وديا) .

المادة التاسعة

يسمح للشركة — خلاف ذلك — أن تستخرج من مناجم الدومين

العام ومحاجره أية مادة لازمة لأعمال القناة والمنشآت الخاصة بها من غير أن تدفع رسوماً عليها . وكذلك تتمتع باعفاء الآلات والمواد المستوردة من الخارج للقيام بهذا العمل من الرسوم الجمركية .

المادة العاشرة

عند انتهاء أجل هذا العقد تحل الحكومة المصرية محل الشركة وتتمتع بكل حقوقها من غير تحفظ . وتستولى الحكومة المذكورة على القناة بين البحرين وعلى كل المنشآت التى تتصل بها استيلاءً تاماً . ويكون تعويض الشركة عما تنازلت عنه من المصانع والمنقولات موضوعاً للاتفاق الودى أو التحكيم .

المادة الحادية عشرة

النظم الأساسية للجمعية يعرضها علينا مدير الشركة ولا تنفذ إلا إذا صدقنا عليها . ولا يدخل تعديل حتى يصدق عليه . وهذه النظم الأساسية يجب أن تحدد أسماء المؤسسين ؛ ونحتفظ لأنفسنا بالموافقة على كشف هذه الأسماء . وينبغى أن يشمل هذا الكشف أسماء أولئك الذين يشتركون فى تنفيذ هذا العمل العظيم — مشروع قناة السويس — سواء أكان ذلك بعملهم أم بدراستهم أم بجهدهم .

المادة الثانية عشرة

وأخيراً فإننا نعد بأن نتعاون تعاونا صادقا قلبيا وبأن يتعاون كذلك

كل الموظفين فى مصر على أن يسهّلوا تنفيذ هذه السلطات والقيام بها .

لصديق الحميم

فردينان دى لسبس

صاحب الأصل الرفيع والرتبة العالية

القاهرة فى ٣٠ نوفبر سنة ١٨٥٤

حيث أنه يجب أن يصدق حضرة صاحب الجلالة الإمبراطورية السلطان على هذه المنحة فإنى أرسل إليك هذه النسخة لتحتفظ بها . أما فيما يتعلق بأعمال الحفر الخاصة بقناة السويس فيجب ألا يُبدأ بها حتى يصدق عليها الباب العالى .

٣ رمضان سنة ١٢٨٢

خاتم الوالى

ترجمة صحيحة للأصل التركى

كوينج بك

سكرتير المندوبيات لصاحب العظمة الوالى

الاسكندرية ١٩ مايو سنة ١٨٥٥

(٢)

اتفاقية سنة ١٨٨٨

أتفاقية بين بريطانيا العظمى وألمانيا والنمسا والمجر وإسپانيا وإيطاليا والأراضى المنخفضة والروسيا وتركيا عن الملاحة الحرة فى قناة السويس البحرية . وقع عليها فى القسطنطينية فى ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ .

(بعـد الديباجة)

المادة الأولى

تكون قناة السويس البحرية حرة مفتوحة فى زمن الحـرب وفى زمن السلم على السواء ، لـكل سفينة تجـارية أو حربية من غير تمييز بين دولة وأخرى . وقد اتفق المتعاقدون نتيجة لذلك على ألا يتدخلوا فى حرية استعمال القناة لا فى زمن الحرب ولا فى زمن السلم .

ولن تكون القناة أبداً خاضعة لاستعمال حق الحصار .

المادة الثانية

وحيث أن الدول المتعاقدة تعترف بأنه لا غنى للقناة البحرية عن قنـاة الماء العذب فهى تلحظ الالتزامات التى أخـذها على عاتقه حضرة صاحب السمو الخديوى من حيث قناة الماء العذب ؛ وهى تلك الالتزامات التى تشملها اتفاقية بتاريخ ١٨ مارس سنة ١٨٦٣ تتألف من مقدمة وأربع مواد .

والدول المتعاقدة تتعهد بألا تتدخل فى سلامة هذه القناة وفروعها ، ولن يكون استعمالها عرضة لأية عقبة تحاول وضعها إحدى هذه الدول .

المادة الثالثة

وتتعهد الدول المتعاقدة كذلك على أن تحترم المصنع والمنشآت والأبنية والمعامل التى ألحقت بالقناة البحرية أو بقناة الماء العذب .

المادة الرابعة

وحيث أن القناة الملاحية ستبقى فى وقت الحرب مفتوحة للملاحة الحرة حتى لسفن الدول المحاربة كما جاء فى المادة الأولى من هذه المعاهدة فقد اتفقت الدول المتعاقدة على أنه لا حق من حقوق الحرب ولا عمل من أعمال القتال يخول لها أن تعوق الملاحة الحرة فى القناة . فلن يرتكب عمل يؤدى إلى سد القناة لا فى القناة نفسها ولا فى موانيها ولا فى دائرة نصف قطرها ثلاثة أميال حول هذه الموانى حتى ولو كانت الدولة العثمانية إحدى هذه الدول المحاربة .

وليس لسفن الدول المحاربة أن تأخذ الطعام أو تخزن مواد فى موانى القناة إلا بالقدر الضرورى جداً . وتجتاز هذه السفن القناة فى أقصر مدة ممكنة حسب الترتيبات المعمول بها ومن غير أن يؤثر فى ذلك إلا ضرورات المرور .

ويكون بقاء هذه السفن فى بور سعيد أو فى مسالك الماء فى السويس لمدة لا تتجاوز أربعا وعشرين ساعة ، إلا إذا كانت فى حالة تستدعى الإصلاح ، وحين ذلك ينبغى أن تترك الميناء فى أقصر وقت ممكن ويجب أن تمر فترة مقدارها أربع وعشرون ساعة بين دخول سفينة محاربة إلى إحدى هذه الموانى وبين خروج سفينة أخرى معادية لها .

المادة الخامسة

على الدول المحاربة — فى زمن الحرب — ألا تحمل من موانى القناة

ولا إليها جيوشا ولا مؤونة ولا مادة من مواد الحرب . على أنه إذا حدث وتعطلت سفينة محاربة نتيجة لحادثة من الحوادث فى القناة فتستطيع الجنود أن تنزل إلى البر على أن يكونوا فى مجموعات لا تزيد إحداها على ألف رجل ويكون مع كل مجموعة منها ما يناسبها من عتاد الحرب .

المادة السادسة

ينطبق على السفن التى قد تصادرها الدول المحاربة وتستولى عليها كل القواعد التى تتصل بسفن الدول المحاربة ، وذلك فى كل وجه من الوجوه التى ذكرت .

المادة السابعة

ليس للدول أن تحتفظ بسفينة حربية فى مياه القناة (وينطبق ذلك على بحيرة التمساح والبحيرات المرة) .

على أن للدول أن تقف سفناً حربية بالقرب من بور سعيد والسويس على ألا يزيد عدد هذه السفن على سفينتين لكل دولة من الدول .

وليس للدول المحاربة أن تتمتع بهذا الحق .

المادة الثامنة

ستعهد الدول الموقعة على هذه المعاهدة إلى وكلائها فى مصر أن يرقبوا تنفيذها . فإذا حدث ما يهدد سلامة القناة أو ماقد يعوق حرية الملاحة فيها فإنهم يجتمعون بناءً على دعوة يوجهها ثلاثة منهم . ويكون اجتماعهم برئاسة عميدهم . ثم يحقق المجتمعون فى الحوادث التى هددت سلامة القناة ، ويبلغون

الحكومة الخديوية الخطر الذى أحسوا به حتى تتخذ الحيطة لتحمى القناة وتحتفظ بحرية الملاحة فيها . ويجتمع هؤلاء الوكلاء مهما تكن الظروف مرة فى كل عام حتى يتدارسوا تنفيذ هذه المعاهدة .

وتكون هذه الاجتماعات — التى ذُكرت أخيراً — برئاسة مندوب خاص تعينه حكومة صاحب الجلالة السلطان لذلك الغرض . ويشترك أيضاً فى هذه الاجتماعات مندوب للخديوى له أن يرأس هذه الاجتماعات إذا ما غاب عنها المندوب العثمانى .

ولهذه اللجنة أن تضع حداً لكل عمل أو تجمهر على شاطئ القناة من شأنه أن يتدخل فى حرية استخدامها أو سلامة الملاحة فيها .

المادة التاسعة

تتخذ الحكومة المصرية كل الاحتياطات اللازمة لتنفيذ هذه المعاهدة وذلك فى حدود السلطات التى تخولها لها الفرمانات وطبقاً للشروط التى تحتويها نصوص المعاهدة .

وفى حالة ما إذا لم يكن عند الحكومة المصرية وسائل كافية للقيام بتنفيذ المعاهدة فعليها أن تلجأ لحكومة الدولة العثمانية ، وهذه من جهتها يجب أن تتخذ الاحتياطات لإجابة الحكومة المصرية إلى طلبها : وذلك بأن تخطر الدول الموقعة على بيان لندن فى ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ ، وبأن تعقد معها مؤتمراً يدرس الموضوع .

ولا تؤثر الاشتراطات الواردة فى المواد الرابعة والخامسة والسابعة والثامنة فى الاحتياطات التى قد تتخذ تنفيذاً لهذه المادة .

المادة العاشرة

كذلك لا تؤثر الاشتراطات الواردة فى المواد الرابعة والخامسة والسابعة والثامنة فى الاحتياطات التى قد يتخذها صاحب الجلالة السلطان، أو صاحب السمو الخديوى باسم جلالته فى حدود السلطات التى خولتها له الفرمانات. وهى تلك الاحتياطات التى قد يريانها لازمة لتأمين مصر من الاعتداء الخارجى أو للاحتفاظ بالنظام العام، ويستخدم فى هذه الاحتياطات قوات السلطان أو الخديوى الخاصة.

فإذا رأى صاحب الجلالة السلطان أو صاحب العظمة الخديوى أن يستفيدا من بعض الظروف وأن يلجآ إلى الاستثناء الذى تبيحه لهما هذه المادة فيجب أن تخطر بذلك الدول المتعاقدة فى بيان لندن؛ على أن تخطرها حكومة الدولة العثمانية.

وكذلك من المفهوم أن الاشتراطات الواردة فى المواد الأربع السابق ذكرها لا تحول بأى حال من الأحوال دون اتخاذ الاحتياطات التى قد تراها حكومة الدولة العثمانية لازمة حتى تؤمن بذلك الدفاع بقواتها عن ممتلكاتها الواقعة على الساحل الشرقى للبحر الأحمر.

المادة الحادية عشرة

لن تتدخل فى حرية استعمال القناة كل الاحتياطات الواردة فى المادتين التاسعة والعاشرة من هذه المعاهدة. وكذلك يمنع فى هذه الأحوال أن تقام تحصينات دائمة مخالفة للشروط المنصوص عليها فى المادة الثامنة.

المادة الثانية عشرة

حيث أن مبدأ المساواة فى حرية استعمال القنـاة من بين الأسس التى تقوم عليها هذه المعاهدة فإن الدول المتعاقدة ، تطبيقا لهذا المبدأ ، متفقة على أنه لن تحاول أية واحدة منها أن تحصل فيما يختص بالقناة على امتيازات من حيث ملـكية الأرض أو سير التجارة ، ولن تدخل فى تدبيرات دولية تؤدى إلى هذه الامتيازات . ويحتفظ بحقوق تركيا من حيث أنها القوة التى تملك هذه الأرض .

المادة الثالثة عشرة

فيما عدا الالتزامات التى نصت عليها هذه المعاهدة يحتفظ بحقوق السيادة التى لصاحب الجلالة الامبراطورية السلطان ويحتفظ بالحقوق والإعفاءات التى يتمتع بهـا صاحب السمو الخديوى ، وذلك بناء على الفرمانات التى أصدرت لسموه .

المادة الرابعة عشرة

تتفق الدول المتعاقدة على أن الالتزامات الناتجة عن هذه المعاهدة لن تـكون رهينة بمدى عقود الامتياز التى حصلت عليها الشركة العالمية لقناة السويس البحرية .

المادة الخامسة عشرة

ولن يكون لقرارات هذه المعاهدة أثر يضر بالاحتياطات الصحية النافذة فى مصر .

المادة السادسة عشرة

تتعهد الدول المتعاقدة بأن تبلغ هذه المعاهدة للدول التى لم توقع عليها وأن تدعوها إلى الموافقة عليها .

المادة السابعة عشرة

تبرم هذه المعاهدة ويكون تبادل التصديق عليها فى القسطنطينية فى مدى شهر — أو فى مدة أقل من ذلك إن أمكن .

وقد وقع على هذه المعاهدة المندوبون المفوضون بخاتمهم الرسمى .

عقدت فى القسطنطينية فى اليوم التاسع والعشرين من شهر أكتوبر من سنة ١٨٨٨ .

ملاحظة : على الرغم من أن إنجلترة قد احترمت هذه الاتفاقية إلا أنها لم تتبعها رسمياً إلا بعد التوقيع على الاتفاق الإنجليزى الفرنسى فى ٨ من ابريل سنة ١٩٠٤ . وقد صدقت على الاتفاقية على شريطة أن تعلق الفقرتان الأولى والثانية من المادة الثامنة . وبعد الحرب العالمية الأولى وافقت دول الأعداء التى كانت قد وقعت على الاتفاقية على أن تحل بريطانيا العظمى محل تركيا فى هذه المعاهدة . ففى المادة ١٥٢ من معاهدة فرساى «توافق ألمانيا ، فيما يختص بها ، أن تنتقل إلى حكومة صاحب الجلالة البريطانية السلطات التى خولت لصاحب الجلالة الامبراطورية السلطان فى هذه الاتفاقية وكذلك وقعت النمسا بيانا بهذا المعنى (المادة ١٠٧ من معاهدة سان جرمان) والمجر (المادة ٩١ من معاهدة تريانون) وتركيا (المادة ١٠٩ من معاهدة سيفر ، والمادة ٩٩ من معاهدة لوزان) .

(٣)

معاهدة ٢٦ أغسطس سنة ١٩٣٦

بين بريطانيا العظمى ومصر

فيما يلى نص المادة الثامنة من هذه المعاهدة وهى الخاصة بقناة السويس :

بما أن قناة السويس التى هى جزء لا يتجزأ من مصر هى فى نفس الوقت طريق عالمى للمواصلات ، كما هى أيضاً طريق أساسى للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية ؛ فإلى أن يحين الوقت الذى يتفق فيه الطرفان المتعاقدان على أن الجيش المصرى أصبح فى حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القناة ، وسلامتها التامة ، يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة الملك والامبراطور فى أن يضع فى الأراضى المصرية بجوار القناة بالمنطقة المحدودة فى ملحق هذه المادة قوات تتعاون مع القوات المصرية لضمان الدفاع عن القناة . ويشمل ملحق هذه المادة تفاصيل الترتيبات الخاصة بتنفيذها ، ولا يكون لوجود تلك القوات صفة الاحتلال بأى حال من الأحوال ، كما أنه لا يخل بأى وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية .

ومن المتفق عليه أنه إذا اختلف الطرفان المتعاقدان عند نهاية مدة العشرين سنة المحدودة فى المادة السادسة عشرة ، على مسألة ما إذا كان وجود القوات البريطانية لم يعد ضروريا لأن الجيش المصرى أصبح فى حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القنال وسلامتها التامة فإن هذا الخلاف يجوز عرضه على مجلس عصبة الأمم للفصل فيه طبقا لأحكام عهد العصبة النافذ وقت توقيع هذه المعاهدة أو على أى شخص أو هيئة للفصل فيه طبقا للاجراءات التى يتفق عليها الطرفان المتعاقدان .

سلسلة الفكر الحديث

الكتب التي ظهرت

(١) دعائم السلام

(٢) فنون الأدب

(٣) الوسائل والغايات

(٤) فى التربية

تطلب كلها من لجنة التأليف والترجمة والنشر

٩ شارع الكرداسى . عابدين

تليفون ٤٢٩٩٢ — ٥٦٧٦٩

ومن جميع المكاتب الشهيرة



مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر